SKRZYDLATA POLSKA

NR 32 (683) ● 9. VIII. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

PARADA DWUDZIESTOLECIA

Szesnastka bombowców odrzutowych (wyżej) i jednostki rakietowe (niżej w defiladzie 22 lipca w Warszawie.
Foto: J. Szymański i WAF

OBRADY KOMISJI TRANSPORTOWEJ RWPG

W dniach od 24 do 27 bm. odbyło się w Warszawie 17 posiedzenie stałej komisji transportowej RWPG. W obradach wzięły udział delegacje: Bułgarii, Czechosłowacji, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR.

Komisja rozpatrzyła szereg zagadnień ekonomicznych i technicznych w dziedzinie transportu. W zakresie transportu lotniczego uzgodniono przedsięwzięcia zmierzające do poprawy i uproszczenia procedury związanej z odprawą pasażerów, bagażu, ładunków i poczty.

Skonkretyzowano plan współpracy naukowo-technicznej do 1965 r. włącznie oraz uzgodniono inne problemy dotyczące eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych krajów-członków RWPG.

Komisja rozpatrzyła też zagadnienia lepszego wykorzystania wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej oraz zaktualizowała program pracy w zakresie koordynacji planów rozwoju transportu na lata 1956—70 w krajach należących do RWPG.

Posiedzenie przebiegało w atmosferze przyjaźni i braterskiej współpracy.

PRZED ŚWIĘTEM LOTNICTWA POLSKIEGO

23 sierpnia br., w dwudziestą rocznicę pierwszej akcji bojowej 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", najstarszej kadrowej jednostki Ludowego Lotnictwa Polskiego, obchodzić będziemy tradycyjne już Święto Lotnictwa Polskiego. W tym roku będzie ono miało szczególnie uroczysty charakter, łączy się bowiem z obchodami XX-lecia Polski Ludowej. W jednostkach lotniczych i aeroklubach trwają w tej chwili przygotowania także do Dni Lotnictwa, które jak co roku trwać będą w całym kraju od 23 sierpnia do 12 października. O bogatym programie obchodów XX-lecia Ludowego Lotnictwa pisaliśmy już w poprzednich numerach. Aktualne informacje podawać będziemy na bieżąco.

Foto: WAF — Zb. Chmurzyński

W SKRÓCIE

KOMITET Ekonomiczny Rady Ministrów zatwierdził przygotowane przez Komitet Nauki i Techniki wytyczne do opracowania projektu pięcioletniego planu rozwoju nauki i techniki na lata 1966—1970. Uchwalone przez KERM wytyczne zawierają 30 kierunków najważniejszych prac naukowo-badawczych w dziedzinie nowej techniki, główne kierunki rozwoju techniki i w kluczowych resortach gospodarczych oraz główne problemy podstawowych, teoretycznych i doświadczalnych badań w naukach matematyczno-przyrodniczych i technicznych, biologicznych, rolno-leśnych, morskich, medycznych i społecznych. Między innymi w przemyśle maszynowym rozpoczęta zostanie także produkcja nowoczesnego śmigłowca i samolotu wielozadaniowego.

★

POLSKIE Linie Lotnicze LOT przewiozły w pierwszym półroczu 1964 roku — jak podaje komunikat Głównego Urzędu Statystycznego — 121,1 tys. pasażerów, tj. o 23,9 proc. więcej niż w I półroczu 1963 roku.

★

W POLSCE bawiła 54-letnia turystka amerykańska p. Hart, która przybyła do naszego kraju własnym samolotem turystycznym, jednosilnikowym „Beechcraft". Pani Hart odwiedziła Aeroklub PRL i odbyła podróż po kraju.

★

SKOCZEK spadochronowy Aeroklubu Łódzkiego Janusz Wadlewski uzyskał w skoku z wysokości 2 000 metrów z natychmiastowym otwarciem spadochronu średni wynik 1,37 m od środka krzyża. Wynik ten jest lepszy od dotychczasowego rekordu Polski.

★

REPREZENTANT Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, st. szer. Józef Marek, zajął pierwsze miejsce w II Ogólnowojskowym Konkursie Czytelniczym, zorganizowanym przez Główny Zarząd Polityczny WP przy współudziale Wydawnictwa MON, Państwowego Wydawnictwa Naukowego i innych wydawnictw. Marek ma 23 lata i jest absolwentem Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Szczyrku, a w wojsku zdobył specjalizację mechanika dalekopisu.

★

SZEF wyszkolenia Aeroklubu Bydgoskiego, były komendant Szkoły Szybowcowej w Fordonie, Franiszek Gołata, został odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Serdecznie gratulujemy.

★

PODOBNIE jak w latach ubiegłych, Polskie Linie Lotnicze LOT dokonały w lipcu br. przewozów dzieci Polonii zagranicznej na kolonie letnie w kraju ojczystym. W dniach 11—20 lipca br. polskie samoloty komunikacyjne przewiozły (przeważnie w lotach specjalnych) 533 dzieci z Francji, po 87 z Anglii i Belgii, a także 10 z Austrii i 4 ze Szwajcarii — razem więc 721. Powrót ich przewidziany jest na okres od 11—20 sierpnia br.

ODCZYT A. SZTERNFELDA W WARSZAWIE

BAWIĄCY w Polsce ARY SZTERNFELD — światowej sławy radziecki uczony, wybitny specjalista w zakresie kosmonautyki i popularyzator astronautyki, wygłosił 27 lipca br. w stolicy odczyt zatytułowany „Spotkanie ze „Wstępem do kosmonautyki".

Auditorium Maximum Uniwersytetu Warszawskiego licznie wypełnili uczeni, studenci, młodzież, dorośli entuzjaści astronautyki. Ary Szternfeld — serdecznie powitany przez zebranych — w płynnej polszczyźnie mówił o realizacji jego naukowej wizji sprzed 30 lat, o wielkiej satysfakcji uczonego, którego teoretyczne koncepcje znalazły tak wspaniałe potwierdzenie w setkach rakietowych statków mknących po kosmicznych szlakach. Z wielkim zainteresowaniem przybyłych miłośników kosmonautyki spotkały się wyjaśnienia uczonego dotyczące podstaw napędu rakietowego, teorii lotów kosmicznych oraz zasad najwłaściwszego wykorzystania siły ciągu silników rakietowych.

Ary Szternfeld, który urodził się w 1905 roku w Sieradzu i po ukończeniu łódzkiego gimnazjum studiował na Uniwersytecie Jagiellońskim, w końcu lat dwudziestych przystąpił do napisania pracy ukończonej w r. 1933 w Łodzi. Szternfeld zatytułował ją „Wstęp do kosmonautyki".

W pracy tej uczony podał obliczenia parametrów orbit, analogicznych z aktualnymi orbitami radzieckich i amerykańskich sztucznych satelitów Ziemi. W książce znajduje się więcej tego typu faktów podanych przez uczonego, który na wiele lat przed pierwszymi podróżami człowieka w przestrzeń okołoziemską — przewidział je, naukowo wyznaczył i wykreślił.

W r. 1935 Ary Szternfeld opuścił Polskę i wyjechał do Związku Radzieckiego, od tego czasu uczony pracuje wspólnie z naukowcami radzieckimi. W r. 1937 w Moskwie wydana została drukiem wspomniana już monografia „Wstęp do kosmonautyki", rozszerzona o teorię rakiety wielostopniowej; opracowano ją po raz pierwszy.

W latach powojennych w Moskwie ukazały się książki Szternfelda: „Lot w przestworza świata", „Loty międzyplanetarne", „Sztuczne satelity ziemi", „Od sztucznych satelitów do lotów międzyplanetarnych", „Sztuczne satelity" i in. Prace Ary Szternfelda przełożono na 25 języków (w tym i na polski). Doczekały się one 60 oddzielnych wydań.

Prof. Szternfelda łączą z Polską bliskie związki. W szczególności dotyczy to jego rodzinnego miasta — Sieradza, z którym uczony utrzymuje serdeczne kontakty i którego jest honorowym obywatelem. Miejscowej bibliotece, która otwarta została 22 lipca br., ofiarował on „Moskiewski księgozbiór przyjaźni" składający się z kilkuset tomów.

Odczyt Ary Szternfelda spotkał się z ogromnym zainteresowaniem zebranych, którzy na zakończenie zgotowali mu serdeczną owację i obdarowali kwiatami.

CO NOWEGO w LZUG-u?

ZGODNIE z zarządzeniem prezesa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, realizuje się w CWL Krosno przeszkolenie pilotów dla potrzeb Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych, co poważnie obniża koszty usług lotniczych dla rolnictwa.

Celem poprawienia operatywności grup lotniczych działających w terenie, Zarząd Główny Aeroklubu PRL spowodował zaopatrywanie ich w benzynę przez poszczególne aerokluby regionalne, znajdujące się najbliżej regionu działania danej grupy lotniczej. Dzięki temu uniknięto dalekich przejazdów cystern benzynowych zaopatrujących samoloty w materiały pędne i smary.

★

W związku z wystąpieniem plagi szkodników pszenicy w Bułgarii (40% zbiorów uległo już zniszczeniu), grupa lotnicza składająca się z trzech samolotów wraz załogami oraz samochodu ciężarowego wykonuje zabiegi rolnicze na mocy porozumienia rządów obu państw. Na powyższy cel Ministerstwo Rolnictwa przekazało 40 ton koncentratu środków chemicznych. Praca przewidziana jest na okres około trzech tygodni.

★

W okresie od 15 marca do 26 czerwca br. LZUG wykonał:

9 000 ha nawożenia łąk,
21 000 ha zwalczania szkodników w lasach,
2 000 ha zwalczania szkodników w rzepaku,
6 500 ha zwalczania szkodników w grochu.

Samoloty LZUG-u wylatały ponad 2 000 godzin oraz około 500 godzin w patrolowych lotach przeciwpożarowych.

Przy nawożeniu łąk oraz ochronie roślin rozrzucono już ca 4 500 ton nawozów mineralnych i środków chemicznych. Dla porównania podajemy, że w całym 1963 r. rozrzucono przy użyciu samolotów 2 620 ton środków chemicznych.

inż. Jan Krężałek

NOWY SPADOCHRONOWY REKORD POLSKI

KOMUNIKAT CZSpad

Do dnia 30 lipca otrzymaliśmy dalsze zgłoszenia o rozegranych konkurencjach, w wyniku których nastąpiły zmiany w tabeli Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski":

1.	Ryszard Adach, Lublin	230,48
2.	Janusz Wadlewski, Łódź	206,44
3.	Henryk Rozwadowski, Lublin	155,75
4.	Krzysztof Gonera, Łódź	123,84
5.	Lidia Bezeg, Kraków	116,63
6.	Tadeusz Wesołowski, Kraków	106,61
7.	Leon Brongiel, Kraków	99,70
8.	Wojciech Soleżyński, Wrocław	78,25
9.	Stanisław Chmiel, Lublin	77,50
10.	Józef Stelmaszczyk, Krosno	77,00
11.	Jerzy Lenartowicz, Warszawa	46,10
12.	Henryk Serda, Kraków	43,40
13.	Róża Sokołowska, Warszawa	33,36

Przypominamy, iż ostatnim dniem eliminacji jest 15 sierpnia 1964 r.



NIE ochłonęliśmy jeszcze po niedawnym rekordzie spadochronowym Ryszarda Kusia, ustanowionym w maju br., a tu mamy nowego rekordzistę w Aeroklubie Wrocławskim — Wojciecha Soleżyńskiego. W sobotę, 25 lipca br., w godzinach popołudniowych zapadła decyzja — dzisiaj odbędzie się próba ustanowienia nowego rekordu Polski. Oprócz rekordowych skoków Wojtka Soleżyńskiego odbędą się normalne skoki ćwiczebne sekcji spadochronowej. W naszą stronę kołuje „papaj" z lilijką na ogonie. Pilotem wywożącym jest Adaś Lip — wypróbowany przyjaciel spadochroniarzy. Wojciech Soleżyński zajmuje miejsce w kabinie i startuje po nowy rekord Polski w skoku z wysokości 1 500 metrów z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Pogoda jest dobra, ma szanse. Samolot wreszcie wszedł na kurs zrzutu. Wreszcie od skrzydła oddziela się maleńka figurka i spada w dół. Wykwita czasza spadochronu. W końcu nogi skoczka zawisają nad krzyżem. Kilka szybkich manewrów spadochronem i skoczek przyziemia się w odległości 1,835 m od środka krzyża. Bardzo dobry wynik.

Samolot jest ponownie w powietrzu. Znowu płyną denerwujące minuty oczekiwania. Spadochroniarz rośnie w oczach, już wyraźnie widać jego biały chełm ochronny i niebieski kombinezon. Skoczek jakby na chwilę znieruchomiał w powietrzu i... nogi walą w centrum krzyża! Komisarze sportowi przystępują do pracy. Krótkie obliczenia i mamy wynik. W dwóch skokach uzyskał średnią 0,9175 m, od środka krzyża. A więc nowy rekord Polski. Poprzedni rekord należał do Hipolita Gołąbka z Jeleniej Góry i wynosił 3,62 m.

Wojciech Soleżyński (zdjęcie z lewej), ma 26 lat. Od 1954 r. uprawia sport spadochronowy w AWr. Jest instruktorem spadochronowym I kl. oraz pilotem samolotowym II kl. Należy do Wrocławskiego Harcerskiego Szczepu Lotniczego „Błyskawica" i ma stopień przewodnika.

A. MACKO

Foto: Lech Młynarski

Szybownictwo

★ XII Mistrzostwa Jugosławii odbyły się w dniach 14—28 czerwca br. w Celje. Mistrzem Jugosławii został Karel Korpar z Ptuj — 4 603 pkt. Drugi — Vasilije Stepanowić — 3 725 pkt, trzeci — Mile Tovornik — 3 683 pkt. W mistrzostwach brało udział 24 zawodników z 14 aeroklubów.

Sport samolotowy

★ Na III mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej, jakie odbędą się w Hiszpanii, Czechosłowacja wysłać ma ekipę złożoną z pięciu pilotów i jednej pilotki.

Sport spadochronowy

★ Spadochroniarz czechosłowacki Dieter Maly ustanowił absolutny rekord świata w skokach na celność lądowania. Skacząc z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu dwukrotnie wylądował dokładnie w środku koła.

Astronautyka

★ 14 lipca dokonano w ZSRR wystrzelenia kolejnego sztucznego satelity Ziemi — „Kosmos-35". Na pokładzie sputnika zainstalowana jest aparatura naukowa przeznaczona do kontynuowania badań przestrzeni kosmicznej. Oprócz aparatury naukowej na pokładzie znajduje się nadajnik radiowy, system radiowy do ścisłych pomiarów elementów orbity i system radiotelemetryczny do przekazywania na Ziemię danych o pracy przyrządów i aparatury naukowej. Apogeum — 268 km, perigeum — 217 km, kąt nachylenia orbity do płaszczyzny równika — 51 stopni, 18 minut.

★

★ 11 lipca wystrzelono w ZSRR w przestrzeń kosmiczną system kosmiczny, składający się z dwóch stacji naukowych (satelitów Ziemi) — „Elektron-3" i „Elektron-4". Oba sputniki umieszczone zostały na różnych orbitach przy pomocy jednej potężnej rakiety nośnej. Na aktywnym odcinku lotu, w momencie gdy pracowały silniki napędowe ostatniego stopnia rakiety, dokonano odłączenia stacji kosmicznej „Elektron-3", po czym ostatni stopień rakiety nośnej kontynuował swój lot i po nabraniu koniecznej prędkości wprowadził na planowaną orbitę stację kosmiczną „Elektron-4". Celem wystrzelenia „Elektronów" jest kontynuowanie kompleksowego badania pasów radiacji Ziemi, różnych innych zjawisk zachodzących w głębi przestrzeni kosmicznej oraz pola magnetycznego Ziemi i warunków fizycznych panujących w górnych warstwach atmosfery.

Komunikacja i transport

★ Pod Katterbach (rejon Norymbergi — NRF) runął w płomieniach na ziemię samolot pasażerski Boeing-720 należący do zachodnioniemieckiej Lufthansy. Był to lot ćwiczebny. Na pokładzie znajdowało się 4 członków załogi. Wszyscy zginęli.

★

★ Radziecki „Aeroflot" i bułgarskie TABSO osiągnęły porozumienie w sprawie uruchomienia bezpośredniego połączenia lotniczego między Sofią i Moskwą. Samoloty latające między obu stolicami lądują po drodze w Kijowie i Bukareszcie.

Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY

POLSKA Z LOTU PTAKA



OLEŚNICA. Stary gród piastowski położony w odległości 25 km na północny-wschód od Wrocławia. Foto: A. Ziemiński

ROZMAWIAMY



z wiceprezesem Aeroklubu Włocławskiego Mieczysławem HAJCZUKIEM

W dniu 20 lipca br wśród udekorowanych najwyższymi odznaczeniami państwowymi działaczy i pracowników lotnictwa spotkaliśmy wiceprezesa urzędującego Aeroklubu Włocławskiego — Mieczysława Hajczuka.

— Gratulujemy z okazji odznaczenia Pana Złotym Krzyżem Zasługi. Chcielibyśmy jednocześnie dowiedzieć się czegoś o kierowanej przez Pana jednostce.

— W tym roku obchodzimy pięciolecie Aeroklubu Włocławskiego, który powstał 1 maja 1959 roku. Rozpoczęcie działalności lotniczej na tym terenie było możliwe dzięki czynowi społecznemu. Społecznym sumptem bowiem został zbudowany hangar na terenach państwowego funduszu ziemi i przygotowany teren, wprawdzie prowizoryczny, do wykonywania lotów. Na czele komitetu społecznego, któremu zawdzięczamy powstanie naszego klubu, stał wiceprzewodniczący Prezydium Rady Narodowej tow. Franciszek Mularski. Obecie jest on prezesem Aeroklubu.

Już w pierwszym roku istnienia klubu zorganizowaliśmy wspólnie z Komendą Główną ZHP obóz szybowcowy. Był to zalążek działalności szkoleniowej. Niestety na terenie lotniska został zlokalizowany kombinat włókien sztucznych i włocławskie lotnictwo musiało się przenieść. Jednocześnie jednak w ramach inwestycji zastępczych przystąpiono do budowy nowego lotniska. Znajduje się ono 8 km od miasta i posiada dogodny dojazd autobusem miejskim. Ogólny koszt budowy wynosi około 6,5 miliona złotych. Termin zakończenia przewidziany jest na jesień 1965 r., ale już wkrótce przejmiemy obiekt do eksploatacji. Gotowe już mamy pole wzlotów, hangar i budynek administracyjny. Na przyszły rok pozostanie benzynownia i drogi dojazdowe (wykonawcy już są). Mówiąc o problemach związanych z budową nowego lotniska, chciałem podziękować pracownikom działu lotniskowego ZG APRL za prawdziwą pomoc.

Aeroklub nasz wykonywał systematycznie swe zadania. Każdego roku organizowaliśmy obozy szkoleniowe. Szybownicy włocławscy zdobyli między innymi trzy diamenty i dwie złote odznaki (Jerzy Kwieciński i Walerian Włodarkiewicz). W bieżącym roku odbył się już obóz LPW I stopnia, a w czoraj — to jest 19 lipca — rozpoczęły się drugie mistrzostwa szybowcowe klubu. Bierze w nich udział siedmiu uczestników (limit sprzętu). Zaczął się też podstawowy obóz spadochronowy.

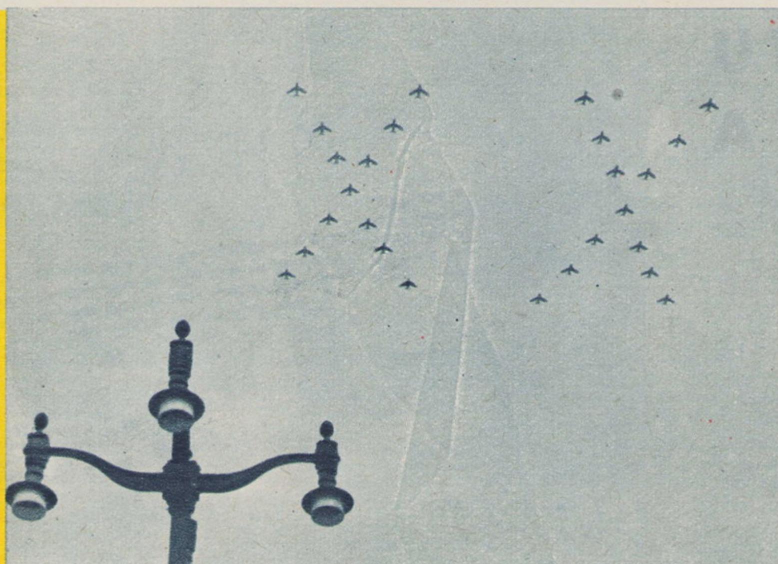
— Mówiąc o pracach Komitetu Społecznego wspomniał Pan o jego przewodniczącym i obecnym prezesie AW! tow. Franciszku Mularskim. Jak opieka władz miejskich zaznacza się w działalności klubu?

— Powiedziałbym więcej. Nie tylko władze miasta przykładają wiele starań, by lotnictwo rozwijało się we Włocławku intensywnie. Czujemy stale opiekę Komitetu Miejskiego PZPR. Współpracujemy ściśle ze Związkiem Młodzieży Socjalistycznej i ZHP — między innymi dzięki tym organizacjom i pod ich patronatem odbywają się obecnie obozy szkoleniowe. W sukurs pilotom przychodzą instytucje miejscowe. Otrzymaliśmy niedawno, na przykład, duży lokal na ośrodek modelarstwa i propagandy mieszczący się w centrum miasta. Remont tych pomieszczeń przeprowadzi MPRB, którego dyrektor Wojciech Kubiak jest członkiem władz klubu. MPK pomaga nam w remoncie samochodów, a także przekazało wóz do dojazdów na lotnisko. Zakłady Celulozowo-Papiernicze pomagają w organizacji obozu. Nie wymieniłem „faktów" pomocy ze strony Rady Narodowej, ponieważ jest ich za wiele. Korzystamy z naszej Rady dosłownie na co dzień.

Rozmawiał: P.J.

PARADA DWUDZIESTOLECIA

Główny punkt defilady lotniczej — szyk samolotów myśliwskich Lim tworzących rzymską dwudziestkę, symbol dwudziestolecia Polski Ludowej.



Oficerowie piloci, którzy lecieli w szyku „XX". Wśród nich prowadzący Feliks Pawlak, jego zastępca — Jerzy Kozarek oraz Edmund Gorzkowski, Marian Grzybowski i inni.



W dwudziestą rocznicę powstania Polski Ludowej, 22 lipca 1964 roku, Warszawa była świadkiem jubileuszowych uroczystości. Jej centralnymi arteriami przeciągnęła defilada wojskowa oraz pochody młodzieży i sportowców.

Defilujących pozdrawiali z trybuny honorowej najwyżsi przedstawiciele kierownictwa Partii i Rządu oraz przybyli dostojni goście. Lipcową paradę podziwiały też nieprzebrane tłumy ludności.

Imponującą defiladę wojskową otworzyli lotnicy. Nad trybuną przelatują kolejno: klin złożony z bombowca Ił-28 w otoczeniu czterech myśliwskich Limów; clou pokazu lotniczego — szyk 26 samolotów myśliwskich, które tworzą rzymską dwudziestkę, symbol dwudziestolecia Polski Ludowej; rombik złożony z czterech odrzutowych samolotów szkolno-treningowych TS-11 „Iskra"; szachownica, na którą składa się 16 samolotów bombowych Ił-28 oraz potrójny klin „dziewiątek" w kształcie jodełki, utworzony z samolotów myśliwskich Lim. Pokaz lotniczy kończy kolumna „piątek". Lecą ponaddźwiękowe samoloty myśliwskie MiG, uzbrojone w rakiety oraz najnowocześniejsze myśliwce, które mają na swym uzbrojeniu rakiety samonaprowadzające.

Parada była widomym dowodem potęgi Polski Ludowej w powietrzu. Zrobiła też ogromne wrażenie i wzbudziła zachwyt zebranych.

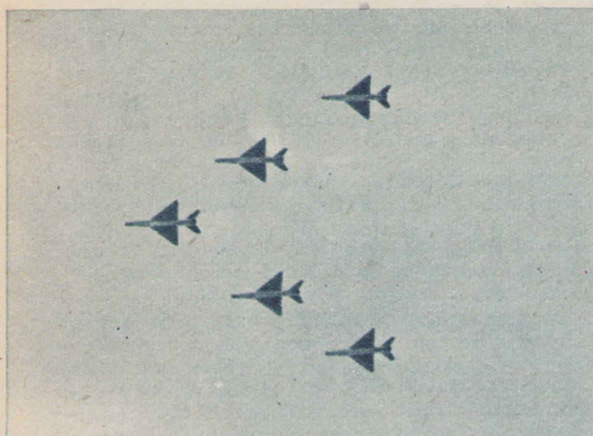
Z kolei przez Plac Defilad przeciągają wojska naziemne. Wśród nich żołnierze wojsk powietrzno-desantowych. Kulminacyjnym punktem defilady są jednak wojska rakietowe. Zaprezentowane po raz pierwszy na takim forum, jadą na opancerzonych transporterach rakiety przeciwpancerne, długie cygara rakiet przeciwlotniczych typu ziemia-powietrze oraz rakiety klasy ziemia-ziemia średniego typu, mogące przenosić ładunek o wielkiej sile niszczenia. Defiladę wojskową, wspaniały przegląd naszej siły obronnej, kończy przejazd najcięższych rakiet typu ziemia-ziemia umieszczonych na wyrzutniach gąsienicowych.

Po defiladzie wojskowej na arenę wkracza młodzież. Barwny i niekończący się pochód uczestników ogólnopolskiego Zlotu podbił bez reszty mieszkańców stolicy. Niezapomniane widowisko zamykają sportowcy. Tę jego część uświetniają szybownicy. Osiem „Fok" pilotowanych przez Bogdana Jancelewicza, Ryszarda Filipowskiego, Romualda Woszczerowicza, Andrzeja Dziurzyńskiego, Witolda Błażewicza, Tadeusza Tańskiego i Krzysztofa Segita pod wodzą instruktora Zygmunta Redasa wykonuje podniebne ewolucje. Efektowna, podkreślona białymi i czerwonymi smugami dymnymi spirala, jest miłym akcentem kończącym paradę dwudziestolecia.

Parada Powietrzna była świadectwem wysokiego kunsztu naszych pilotów. Na zdjęciu — defiluje romb 16 samolotów bombowych Ił 28.

Foto: WAF (5) i Janusz Szymański (3)

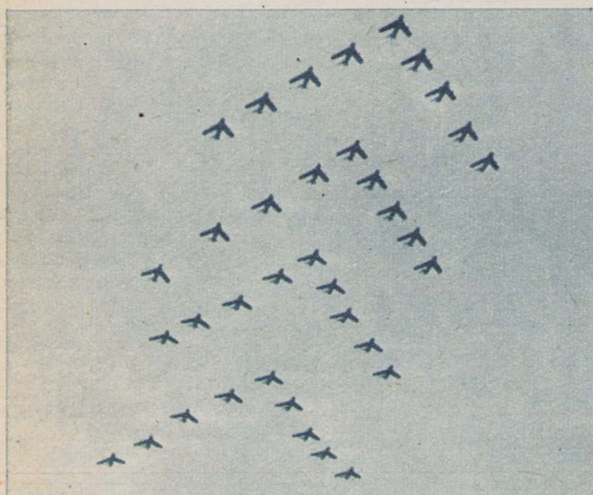




Niczym błyskawica przemknęły nad trybuną sławne delty, nowoczesne naddźwiękowe samoloty myśliwskie.

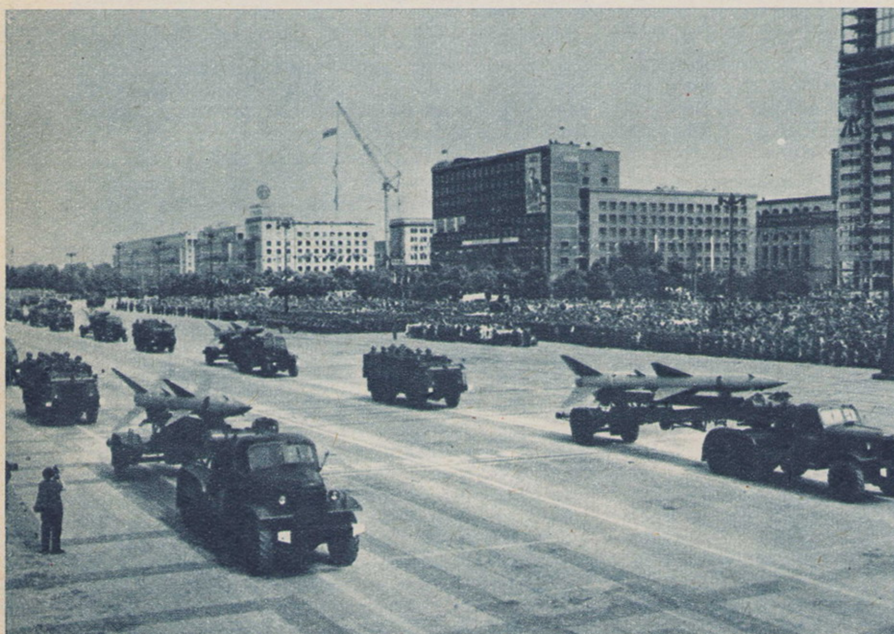
Ponad sto tysięcy ludzi zebrało się po południu w lipcowe święto na Stadionie Dziesięciolecia, by podziwiać centralne pokazy i finał Spartakiady XX-lecia. Uroczystość poprzedził pokaz lotniczy w wykonaniu pilotów aeroklubowych. Zgromadzeni podziwiali najpierw akrobację zespołową trzech samolotów Jak-18 pilotowanych przez Antoniego Schabowskiego, Mariana Złamańca i Stanisława Wiśniewskiego. Z kolei swoje wysokie umiejętności zaprezentował trzykrotny mistrz Polski w akrobacji samolotowej Stanisław Kasperek na samolocie Zlin-26 „Super Kasper Akrobat". Lotniczy pokaz nad stadionem zakończyli piloci Jerzy Markiewicz, Bernard Kopicki, Stefan Różycki, Władysław Jesionowski, Stanisław Marliński, Zbigniew Welsch i Zdzisław Dudzik, którzy na samolotach PZL-101 „Gawron" wykonali dymny napis „XX PRL".

Majestatycznie przelatuje nad Placem Defilad klin „dziewiątek", złożony z 27 samolotów myśliwskich Lim, produkowanych całkowicie w Polsce.



Warszawa, 22 lipca 1964 r. Święto radości i siły. Na zdjęciu — fragment Placu Defilad podczas parady wojskowej. Defilują ciężkie rakiety „ziemia-ziemia". W głębi widoczna trybuna honorowa.

Po raz pierwszy w Polsce pokazano na defiladzie pododdziały wojsk rakietowych. Na zdjęciu — rakiety przeciwlotnicze typu „ziemia-powietrze", niszczące cel z każdej odległości.



Defiladę wojsk rakietowych otworzył przejazd rakiet przeciwpancernych, przebijających bez trudu najgrubsze pancerze.



JERZY R. KONIECZNY

SPORT LOTNICZY W 20-LECIU PRL

(2)

b) **Spadochroniarstwo:** Szkolenie spadochronowe jest najmłodszym odcinkiem pracy lotnictwa sportowego w Polsce i wprowadzone zostało właściwie dopiero w 1950 r. Po zakończeniu działań wojennych znalazła się wprawdzie w kilku aeroklubach mała grupka ludzi zajmująca się sportem spadochronowym. Nie było jednak kadry zawodowej w tej dziedzinie sportu lotniczego. Z tego względu szkolenie spadochronowe do 1950 r. praktycznie nie istniało. Wykonywano jedynie indywidualne skoki w Aeroklubie Warszawskim i w Aeroklubie Lubelskim i to przy pomocy i na sprzęcie wypożyczonym z Wojsk Lotniczych. Skoki te wykonywano raczej dorywczo i w sposób niezorganizowany. Skakała przeważnie kadra instruktorska i zaawansowani spadochroniarze z wojska.

Pierwszy kurs instruktorów spadochronowych zorganizowała w 1948 r. Liga Lotnicza przy pomocy PO „Służba Polsce", uprawnienia instruktorskie uzyskało na nim 12 osób. Kadra ta była młoda i nie posiadała doświadczenia ani praktyki. Dopiero od 1950 r. w ramach nowo zorganizowanej Ligi Lotniczej, szkolenie spadochronowe zostało ujęte w pewne ramy. W tym czasie, wprawdzie jeszcze nieśmiało, zorganizowano pierwsze doświadczalne szkolenie spadochronowe na obozach zamkniętych (12-dniowych) w aeroklubie w Nowym Targu oraz systemem dochodzącym, w aeroklubach: Lubelskim i Warszawskim. W Nowym Targu wyszkolono wówczas 136 osób i wykonano 714 skoków. W aeroklubach wyszkolono natomiast 42 osoby.

Lata 1952—1953 to dalszy okres systematycznego wzrostu szkolenia spadochronowego, obejmującego nowych kandydatów na szkolenie specjalistyczne w lotnictwie sportowym oraz pilotów szybowcowych i samolotowych. Początkowo szkolono jedynie w dwóch aeroklubach i w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego. Pełne wyszkolenie podstawowe uzyskało wówczas 211 osób; 26 spadochroniarzy zdobyło natomiast uprawnienia instruktorów. W sumie, w dwóch aeroklubach i CWSpad. wykonano 2 034 skoki.

Na podstawie zdobytych doświadczeń oraz zwiększenia bazy zaopatrzenia w spadochrony i dzięki wyszkoleniu odpowiedniej ilości kadry instruktorskiej, w 1952 r. szkolono już skoczków w 13 aeroklubach. Ilość wyszkolonych i zarejestrowanych spadochroniarzy zamykała się liczbą 390 ludzi. W tym też roku przeprowadzono po raz pierwszy w Warszawie zawody spadochronowe, które stały się zaczątkiem właściwego rozwoju sportu spadochronowego w Polsce. Ruch ten poparty był pierwszym zarejestrowanym rekordem krajowym w tej dziedzinie. W samym tylko 1952 roku wyszkolono w pełni 311 osób i wykonano ogółem 2 975 skoków. Wyszkolono również 20 nowych instruktorów spadochronowych, z których część przeszła do pracy zawodowej w lotnictwie sportowym.

Rok 1953 przyniósł dalszy wzrost szkolenia podstawowego oraz rozwoju sportu spadochronowego. Wyszkolono w nim 1 011 osób oraz wykonano 3 065 skoków. W roku tym wprowadzono już zdecydowany kierunek szkolenia i treningu spadochronowego przez opracowanie nowego programu i instrukcji wykonywania skoków. Wykonano przy tym 16 skoków jako próby bicia rekordów, z czego 6 zatwierdzono jako nowe rekordy krajowe.

W 1954 roku uzyskano w szkoleniu spadochronowym najlepsze wyniki z dotychczasowych. Wyszkolono 1 350 osób i wykonano 4 255 skoków. Po raz pierwszy w Polsce przeprowadzono tegoż roku skoki spadochronowe do wody i skoki bardziej masowe w nocy. Przyczyniło to się w sumie do podwyższenia poziomu kadry oraz umożliwiło zdobycie niektórym spadochroniarzom niezbędnych warunków do tytułu mistrza sportu.

Podsumowaniem wyników sportu spadochronowego było zorganizowanie w 1954 r. I Spadochronowych Mistrzostw Polski, na których osiągnięto szereg dobrych wyników w skokach na celność lądowania. Poza tym, co warto podkreślić, spadochroniarze polscy zdobyli w tym roku 5 tytułów mistrza sportu, szereg rekordów krajowych oraz jeden rekord międzynarodowy.

W 1955 roku wyszkolono 665 osób do III klasy; odbyło poza tym trening 228 skoczków, którzy wykonali łącznie 6 754 skoki. W następnym 1956 r. wyszkolono do III klasy 1 199 osób i wykonano ponad 8 000 skoków. W ostatnich dwóch latach, poprzez organizowanie obozów doskonalących, kursów i innych zgrupowań szkoleniowych, wzrósł znacznie poziom kadry. Nastąpił również wzrost wyczynu spadochronowego przez zdobywanie dalszych rekordów krajowych i międzynarodowych.

Trzeba tu jeszcze wspomnieć, że w omawianym okresie czynnych było w Polsce kilkanaście wież spadochronowych, na których Liga Lotnicza przeprowadzała wstępne szkolenie spadochronowe młodzieży. Zgodnie z założeniami Ligi Lotniczej, wieże spadochronowe miały być zbudowane we wszystkich miastach wojewódzkich i niektórych miastach powiatowych, skupiających duże ilości młodzieży. Założenia te w znacznym stopniu zostały zrealizowane w 1953 r., w którym to czynnych było w kraju 27 wież spadochronowych. Jednakże miały one różne usterki techniczne, nie były należycie konserwowane i otaczane opieką, a poza tym brak było do szkolenia spadochronowego na wieżach odpowiedniej kadry instruktorskiej. Spowodowało to w efekcie, że skoki spadochronowe na wieżach miały raczej charakter propagandowy aniżeli szkoleniowy i nie odegrały większej roli w rozwoju spadochroniarstwa w Polsce.

c) **Szybownictwo.** W pierwszych trzech latach po wojnie (1945—1948) szkolenie szybowcowe prowadzone było w 45 szkołach i ośrodkach lotniczych podlegających Departamentowi Lotnictwa Cywilnego. Stosunkowo mała ilość wysoko kwalifikowanych instruktorów nie pozwalała na masowy rozwój szkolenia, co przy dużej ilości szkół powodowało wysokie koszty szkolenia. Odbywało się ono przy tym bez jednolitego programu. Szkolono w zasadzie do podkategorii A i B (z liny gumowej), wzorując się na programach przedwojennych. Kilka aeroklubów podjęło próby szkolenia za wyciągarką.

Wysokie koszty szkolenia i brak sprzętu zmusiły władze lotnicze do podjęcia szeregu decyzji, które miały zasadniczy wpływ na dalszy rozwój szybownictwa w Polsce. W roku 1948 zmniejszono ilość szkół z 45 na: 10 szkół ślizgowych i 3 szkoły żaglowe. Szkolenie szybowcowe powierzono PO „Służba Polsce", zmieniając przy tym i ujednolicając programy szkolenia. Do szkół szybowcowych wprowadzono, oprócz lin gumowych, wyciągarkę. Zerwano przy tym z dotychczasowymi podkategoriami A i B oraz ustalono nowe stopnie wyszkolenia, zwiększając bardzo poważnie wymagania wyszkoleniowe. Efektem tego był poważny spadek kosztów szkolenia, a jednocześnie wzrost ilości startów i wylatanych godzin, które wzrosły przeszło dwukrotnie w stosunku do lat poprzednich.

W latach 1948—1950 następuje dość ostry konflikt na tle metod szkoleniowych: lina gumowa czy wyciągarka, a następnie — teren płaski czy góry. Nie doprowadziło to w efekcie do pozytywnych rezultatów w rozwoju szybownictwa; zlikwidowano bowiem wszystkie ośrodki szkolące z lin gumowych, co przyniosło w rezultacie prawie dwukrotne zmniejszenie liczby szkolonych pilotów.

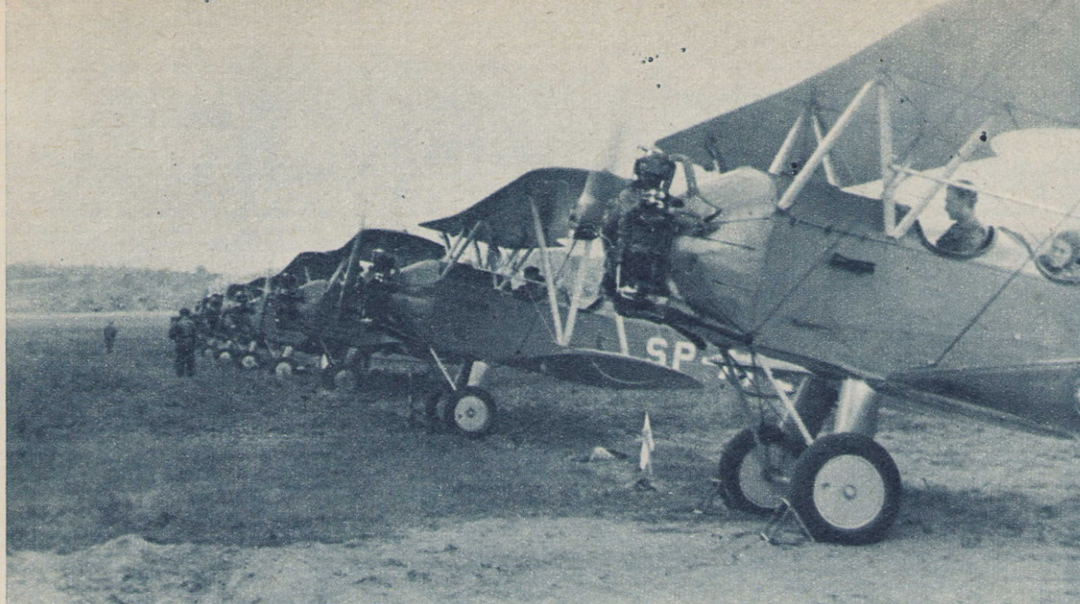
W latach 1950—1953, kiedy rozwojem szybownictwa kierowała zreorganizowana Liga Lotnicza, zmniejszono ponownie ilość szkół szybowcowych z 10 do 4 oraz zlikwidowano wszystkie szkoły górskie. Spowodowało to dalszy spadek liczby szkolonych pilotów.

Począwszy od 1953 roku podjęto próbę szkolenia podstawowego w aeroklubach, jednakże początkowo nie przyniosło to zbyt dobrych rezultatów. W poszukiwaniu nowych metod szkolenia, rozpoczęto w tymże roku próby szkolenia podstawowego metodą dwusterową (w Ligocie Dolnej). Były one zachęcające, jednakże ze względu na brak dwumiejscowego szybowca szkolnego i wysokie koszty szkolenia (powodowane m. in. używaniem samolotu do holowania w lotach szkolnych), metoda ta nie przyjęła się wówczas powszechnie.

W następnych dwóch latach (1954—1955) zrewidowano programy i czasokres szkolenia, obniżono wymagania zdrowotne stawiane kandydatom oraz powierzono werbunek kandydatów aeroklubom regionalnym, co przyniosło w efekcie wzrost ilości szkolonych i dało możność pilotom szybszego przejścia na szkolenie wyczynowe. Równocześnie z tym, zaczęto wprowadzać zasadę przyjmowania na szkolenie samolotowe szybowników drugiej klasy.



Spadochroniarstwo jest najmłodszą gałęzią lotnictwa sportowego w naszym kraju. Rokrocznie przeprowadzane mistrzostwa Polski w tej dziedzinie sportu są aktualnym przeglądem poziomu wiedzy teoretycznej i praktycznej poszczególnych skoczków.



W Ligocie Dolnej, w Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników, wyszkolono pierwsze kadry instruktorów samolotowych wkrótce po zakończeniu wojny. Sport samolotowy w swoim rozwoju borykał się z trudnościami sprzętowymi. Zaczęto latać na samolotach Po-2, które następnie zaczęto produkować w naszym kraju pod symbolem CSS-13. Na zdjęciu samoloty CSS-13 przed startem z jednego z lotnisk aeroklubu regionalnego.



W latach pięćdziesiątych skoczkowie wyczynowi ustanowili szereg rekordów krajowych i międzynarodowych. Na szczególną uwagę zasługują rekordy Anny Franke, Jerzego Kubaczewskiego, Romany Skatulskiej, Jerzego Łoboddy, Marii Wojtkowskiej, Antoniny Chmielarczyk, Lecha Jeske, Andrzeja Kolatorskiego, Tadeusza Dulli, Witolda Tracza i Henryka Czyża.
Foto: B. Koszewski (1), TM (2), JP (1)

Stworzyło to konieczność prawie dwukrotnego zwiększenia ilości szkolonych, stawiając przy tym przed kandydatami nowy warunek: zdobycie średniego wykształcenia.

Zanik szkół ślizgowych i przeniesienie szkolenia podstawowego do aeroklubów i ośrodków (tzw. wakacyjnych) doprowadziło do zmian w metodach szkolenia. Jedynie racjonalną i słuszną okazała się na terenie płaskim metoda dwusterowa, a w terenie pagórkowatym — jednomiejscowa z lin gumowych. oczywiście tam, gdzie nie można było zastosować wyciągarki.

Ruch sportowy szybownictwa polskiego zaczął rozwijać się już w 1947 roku, a jego kolebką była Szkoła Szybowcowa w Żar k/ Żywca. Tam też odbyły się pierwsze obozy treningowe dla młodych szybowników, pierwsze krajowe zawody szybowcowe i pierwsza impreza (zawody szybowcowe państw demokracji ludowej w 1949 r.) o charakterze międzynarodowym; tamże wreszcie ustalono pierwsze po wojnie rekordy szybowcowe.

W miarę nasycania szkół i aeroklubów sprzętem nowym polskiej produkcji (m. in. „Sęp" „Mucha", „Jaskółka", „Bocian") i doskonalenia programów szkoleniowych, wyłania się czołówka polskich pilotów szybowcowych, która w latach następnych zaczęła dość szybko osiągać poziom międzynarodowy. Do kalendarza imprez szybowcowych weszły, odbywające się co roku, zawody krajowe oraz szereg imprez okręgowych organizowanych przez aerokluby, co bardzo poważnie wpłynęło na rozwinięcie i ugruntowanie teorii i taktyki wyczynu szybowcowego.

W latach pięćdziesiątych polscy szybownicy dali znać o sobie na arenie międzynarodowej, ustanawiając szereg znakomitych rekordów. Z pilotami zagranicznymi zmierzyli się Polacy po raz pierwszy w 1947 r. (polska ekipa brała udział w międzynarodowych zawodach w Samedan — Szwajcaria, gdzie A. Zientek zwyciężył m. in. w konkurencji prędkości), a potem w 1949 r. na Żarze.

W 1954 r. Polska zorganizowała w Lesznie międzynarodowe zawody szybowcowe z udziałem pilotów krajów socjalistycznych oraz representantów Francji i Anglii. Zwyciężył w nich Edward Makula. W mistrzostwach świata wzięli nasi szybownicy udział po raz pierwszy dopiero w 1956 r., gdzie Marian Gorzelak zajął bardzo dobre, 3 miejsce (na „Jaskółce") w kategorii szybowców jednomiejscowych, a załoga polska w składzie Nowotarski — Sandauer zajęła (na szybowcu „Bocian") 6 miejsce w kategorii szybowców dwumiejscowych. Od tej pory szybownicy polscy weszli na stałe do czołówki światowej.

d) **Sport samolotowy.** Bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych, w miarę otrzymywania sprzętu z Wojsk Lotniczych rozpoczęto w aeroklubach szkolenie i latanie samolotowe. Działalność ta była początkowo nieskoordynowana. Dopiero w 1946 roku szkoleniem podstawowym kandydatów na pilotów zajęła się nowo zorganizowana cywilna szkoła pilotów i mechaników w Ligotce Dolnej koło Opola. Sprzęt używany w tym czasie do szkolenia był bardzo różnorodny, przeważały jednakże samoloty Po-2. Szkoła w Ligotce Dolnej wyszkoliła pierwsze kadry instruktorów i mechaników według ujednoliconego programu (m. in. w 1946 roku wyszkoliła 131 kandydatów na pilotów przysłanych z poszczególnych aeroklubów). Wiele z poniemieckiego sprzętu, wyremontowanego i oddanego do dyspozycji aeroklubom, nie nadawało się do szkolenia, stąd też latano w tym czasie w klubach raczej turystycznie, co nie sprzyjało podnoszeniu kwalifikacji lotniczych trenujących pilotów.

Począwszy od 1948 roku podstawowe szkolenie samolotowe przejęła PO „Służba Polsce". Nie zmieniło to jednak zbytnio charakteru latania samolotowego w kraju. Wprawdzie szkoła w Ligotce Dolnej szkoliła rocznie średnio ponad 100 nowych pilotów, to jednak w aeroklubach byli oni dalej tzw. uczniami-pilotami i nie otrzymywali licencji pilota.

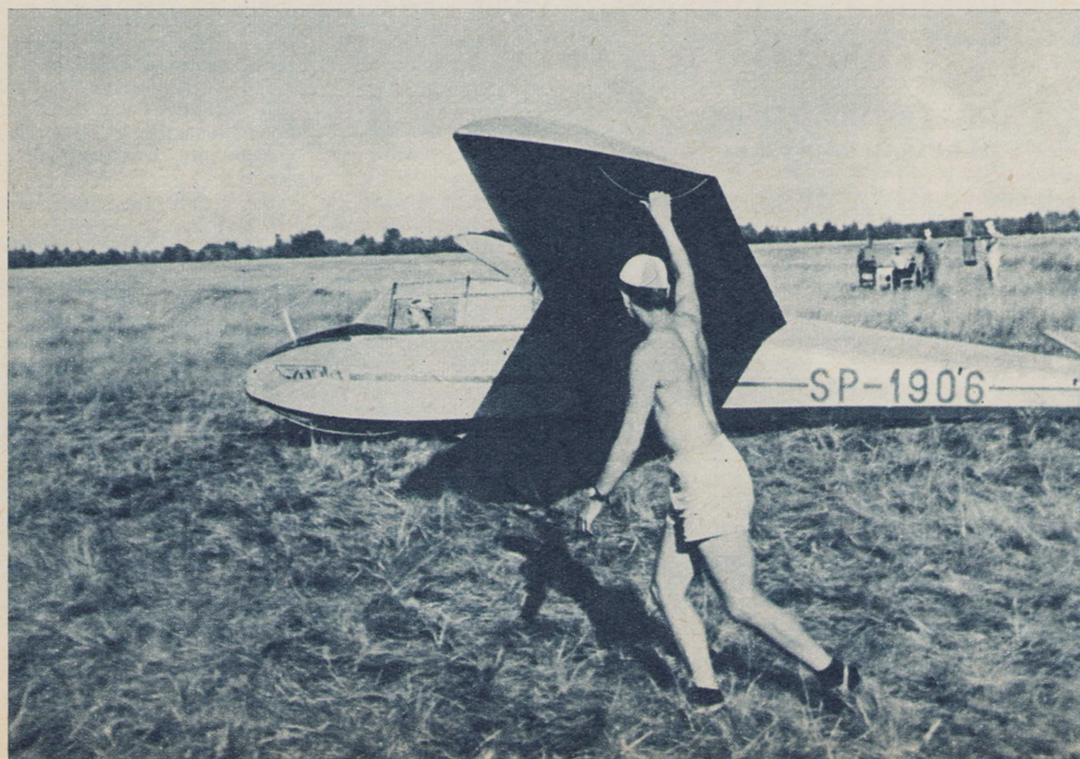
Na przełomie lat 1949—1950 szkołę pilotów z Ligotki Dolnej przeniesiono do Wrocławia i nadano jej nazwę Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Centrum to prowadziło szkolenie podstawowe do 1951 r. i wyszkoliło w 1950 r. — 114 pilotów, a w roku 1951 — 160 pilotów. Od roku 1952 wprowadzono szkolenie podstawowe również w aeroklubach. Ze względu na system dochodzący osiągnięto w tym przypadku lepsze rezultaty w ilości wg szkolonych, jednak automatycznie spowodowało to obniżenie się poziomu szkolenia pilotów. Poważnym mankamentem szkolenia i rozwoju sportu samolotowego była wówczas sytuacja sprzętowa, która nie wpływała na wzrost poziomu latania samolotowego. Utrudniało to podwyższanie kwalifikacji personelu latającego i zdobywanie nowych uprawnień.

W latach 1954—1955 wprowadzono nowy, jednolity program szkolenia i treningu samolotowego oraz instrukcję organizacji pracy wyszkoleniowej w aeroklubach. Wprowadzono również do użytku i przestrzegania w kraju „Ogólną Instrukcję Wykonywania Lotów w Lotnictwie Sportowym", która po raz pierwszy zaczęła normować ruch lotniczy w Polsce oraz określiła warunki przestrzegania bezpieczeństwa oraz organizacji i wykonywania lotów. W tym czasie szkolenie to odbywało się już wyłącznie w aeroklubach a CWL — zlikwidowane w końcu 1955 r. szkoliło wyłącznie instruktorów samolotowych.

W 1956 r. aerokluby wyszkoliły 415 pilotów. Wyszkolenie tak dużej ilości pilotów w tym roku było niewątpliwie największym osiągnięciem lotnictwa sportowego w jego całej powojennej działalności.

Ruch sportowo-samolotowy nie był zbyt błyskotliwy. Powodem tego był nieodpowiedni sprzęt oraz stosunkowo niski poziom pilotów trenujących w aeroklubach. Poza zawodami — krajowymi i zlotami gwiaździstymi nie organizowano innych imprez. Rekordów krajowych, a tym bardziej międzynarodowych, raczej nie ustalano. W 1955 przeprowadzono w Polsce I Samolotowe Mistrzostwa Polski. W 1956 r. odbyły się one po raz drugi, jednakże swoim poziomem nie odbiegały one od poprzednio organizowanych krajowych zawodów samolotowych. Do poważniejszych osiągnięć zaliczyć należy udział pilotów samolotowych w akcjach propagandowo-sportowych oraz w pokazach organizowanych każdego roku przez aerokluby regionalne z okazji święta lotnictwa.

W poszukiwaniu nowych metod szkolenia rozpoczęto w połowie lat pięćdziesiątych próby szkolenia podstawowego metodą dwusterową. Były one zachęcające. Na zdjęciu dwumiejscowy szybowiec „Czapla", na której współcześnie szkolą się kandydaci na przyszłych pilotów szybowcowych.



CIĄG DALSZY NASTĄPI

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

ROK 1951 (cd.)

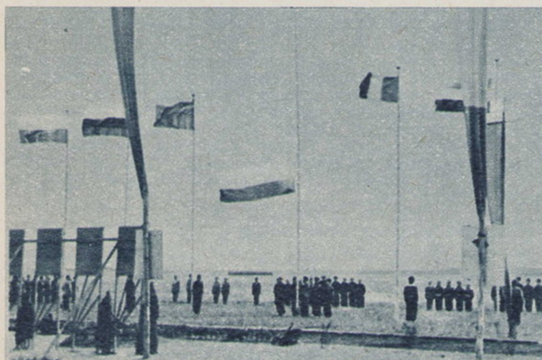
7 grudnia

● W Młodzieżowym Domu Kultury w Warszawie otwarto wielką wystawę modeli lotniczych, zorganizowaną staraniem Ligi Lotniczej.

★

Poza tym w 1951 ROKU

● Przystosowano do przewozu chorych samoloty typu Piper Cub zaopatrzone w silnik Praga-D. Miejsce dla chorego (w pozycji leżącej) znajduje się w kadłubie, za fotelem pilota. Nowe samoloty sanitarne przekazano dla potrzeb służby zdrowia w każdym mieście wojewódzkim posiadającym aeroklub.



Otwarcie międzynarodowych zawodów modelarskich państw demokracji ludowej w Poznaniu-Kobylnicy.

● Samoloty Ligi Lotniczej brały udział w akcji zwalczania szkodników leśnych w rejonach Kolna, Olsztyna, Opola oraz Wielunia, rozpylając ogółem 325 380 kG proszku owadobójczego na obszarze 12 046 ha lasów.

● Piloci szybowcowi wylatali 12 064 godzin na szybowcach, zdobyli 147 odznak srebrnych i 23 złote; ustanowili 10 rekordów krajowych i 2 międzynarodowe. Piloci samolotowi wylatali 18 100 godzin, spadochroniarze wykonali w aeroklubach 2 034 skoki z samolotów.



Scena z polskiego filmu lotniczego „Pierwszy start".

ROK 1952

14—15 stycznia

● W Warszawie odbyła się krajowa narada aktywu Ligi Lotniczej. Na naradzie omówiono dotychczasowy dorobek pracy organizacyjnej oraz wytyczono zadania na rok bieżący.

Styczeń

● W Warszawie otwarto w Alejach Jerozolimskich 77 wojewódzki ośrodek propagandy Ligi Lotniczej. Posiada on bibliotekę oraz czytelnię prasy lotniczej. Znajduje się w nim także stała wystawa modelarska.

10 lutego

● W Warszawie odbyło się plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Ligi Lotniczej z udziałem czołowego aktywu terenowego Ligi.

11 marca

● Oblatano prototyp szybowca dwumiejscowego SZD-9 „Bocian".

20—27 kwietnia

● W Katowicach rozegrano I Regionalne Zawody Szybowcowe. Startowało 11 pilotów z aeroklubów: Śląskiego, Bielsko-Bialskiego, Częstochowskiego i Krakowskiego. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył Zbigniew Kirakowski z Aeroklubu Śląskiego, którego zespół zajął również pierwsze miejsce w klasyfikacji zespołowej.

(c. d. n.)

ZIELONA GÓRA

Podsumowaniem dorobku XX-lecia szkolnictwa na Ziemi Lubuskiej było otwarcie interesującej wystawy w Zielonej Górze, w Szkolnym Ośrodku Sportowym przy ul. Moniuszki.

W otwarciu wystawy wzięli udział: przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Zielonej Górze — Jan Lembas, przedstawiciele KW PZPR i KMiP PZPR, władz miejskich i oświatowych.

W gmachu na wystawie spotykamy szereg ciekawych działów i stoisk: elektryczny, telewizyjny, mechaniczny, maszyn rolniczych no i... lotniczy. Stoisko z modelami lotniczymi prezentowała młodzież Technikum Budowlanego w Żarach.

Zresztą nie tylko na wystawie. Korzystając ze zgromadzenia młodzieży z całego województwa, Aeroklub Ziemi Lubuskiej przy udziale Zakładów Szczeciniarsko-Szczotkarskich i Kuratorium Okręgu Szkolnego w Zielonej Górze zorganizował pierwsze Wojewódzkie Zawody Modeli Redukcyjnych. W zawodach brały udział sylwetki samolotów ostatniego XX-lecia.

Zwyciężyła drużyna z Technikum Budowlanego w Żarach, zdobywając puchar przechodni. Zawody modeli redukcyjnych cieszyły się dużą sympatią wśród młodzieży i starszych. Zdobywcy czołowych miejsc startować będą w mistrzostwach Polski modeli redukcyjnych, które odbędą się we Wrocławiu.

»

Wzorem lat ubiegłych, KW ZMS w Zielonej Górze i Aeroklub Ziemi Lubuskiej organizują dla młodzieży szkolnej „lotnicze wakacje", które odbędą się na lotnisku aeroklubowym w Przylepie. W tegorocznym szkoleniu lotniczym wezmą udział tylko absolwenci klas X szkół ogólnokształcących i IV klas techników.

Lotniczy obóz szybowcowy w br. będzie trzecim obozem organizowanym wspólnie z ZMS. Łącząc przyjemne z pożytecznym, uczestnicy „lotniczych wakacji" obok nauki pilotażu i tematyki czysto lotniczej korzystają z rozrywek kulturalnych, organizują wycieczki, spotkania z czołowymi działaczami partii, literatami i dziennikarzami.

»

Na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej obradowało VI Walne Zgromadzenie Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. W obradach uczestniczył poseł na Sejm PRL — Teofil Fleischer.

Sprawozdanie z działalności ustępującego zarządu złożył prezes — Tadeusz Wieliński.

W czasie obrad członkowie AZL podjęli szereg uchwał i wniosków, których realizacja przyczyni się do rozwoju dalszej działalności Aeroklubu. Z postanowień walnego zgromadzenia wymienić należy wnioski dotyczące dalszej współpracy z organizacjami młodzieżowymi: ZMS, ZMW, ZHP, popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży i społeczeństwa.

Zebrani wybrali nowe władze Aeroklubu, na czele którego stanął ponownie Tadeusz Wieliński. W skład prezydium weszli: Jan Gomułka — I sekretarz KMiP PZPR w Zielonej Górze, Teofil Fleischer — poseł na Sejm PRL, Zenon Krystek — kierownik



Wydziału Organizacyjnego KW ZMS i Wincenty Okupny.

»

Z okazji zakończenia roku szkolnego, na lotnisku aeroklubowym w Przylepie odbyły się XV Wojewódzkie Zawody Modeli Latających w klasie szkoleniowej.

Na starcie stanęło ponad 70 zawodników, reprezentantów ośrodków szkolnych i domów kultury z całego województwa zielonogórskiego. Poziom zawodników był bardzo wyrównany, a walka między drużynami i zawodnikami bardzo interesująca. W zawodach startowały wszystkie klasy szkoleniowe: I, II i III.

Wyniki zespołowe: Żary — I m. (333 pkt.), Dom Kultury Dzieci i Młodzieży Gorzów Wlkp. — II m. (281 pkt.), Dom Kultury Czerwieńsk — III m. (202 pkt.).

W klasyfikacji indywidualnej zwycięzcami zostali: kl. I — Józef Padlasek (Czerwieńsk), kl. II — Mirosław Stepa (Żary), kl. III — Jerzy Kakowski (Gorzów Wlkp.).

Eugeniusz Fedoruk

SZCZECIN

Szybownicy szczecińscy wystartowali w bieżącym sezonie z dużym powodzeniem. Instruktor szybowcowy Helena Wróbel na szybowcu „Bocian" wykonała przelot diamentowy na trasie Szczecin — Szydłowiec, długości 502 km. Marek Możejewski startując na szybowcu „Mucha Standard" przeleciał odległość ze Szczecina do Koniecpola, długości 460 km, uzyskując tym samym warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej. Pil. pil. Przemysław Bronikowski, Marek Możejewski i Helena Wróbel przelecieli ponadto trasę trójkąta 100 km na trasie Szczecin—Kikorze—Pęzino—Szczecin. Na przelot docelowo-powrotny 302 km Szczecin — Gdawa Wielka k/Szczecinka — Szczecin wystartowało siedem szybowców. Szczęśliwcami, którym udało się wykonać ten przelot, okazali się: Antoni Wróbel na szybowcu „Bocian", Mieczysław Zelek na szybowcu „Mucha Standard" oraz Helena Wróbel na szybowcu „Mucha Standard". Piloci Przemysław Bronikowski, Wojciech Pluciński oraz Bronisław Dzido pokonali odległość tylko w jedną stronę, lądując po przeleceniu 150 km w okolicy Szczecinka. Pil. Marek Możejewski lądował w drodze powrotnej na 218 km.

Henryk Konieczka

OSTRÓW

Piloci Aeroklubu Ostrowskiego, korzystając ze sprzyjających warunków atmosferycznych, uzyskali kilka wyników zasługujących na uwagę. Lepsze wyniki uzyskali: Sadomir Smoliński, docel-powrót do Zielonej Góry — 330 km; Nowat i St. Sójka, docelpowrót do Leszna — 184 km; Henryk Muszczyński, trójkąt 317 km, prędkość przelotowa 81 km/h; na trasie trójkąta 105 km najlepsze wyniki uzyskali: Edmund Przybylski na Lisie — 84,9 km/h; Henryk Zydorczyk na „Musze 100" — 78 km/h; Stanisław Sójka na „Bocianie" — 97,2 km/h; młody pilot Adam Sikora — 65 km/h. Ponadto Edmund Przybylski na „Jaskółce" obleciał trójkąt Ostrów — Kobylnica — Inowrocław — Ostrów długości 317 km zdobywając warunek i diament do złotej odznaki. Lecąc po tej samej trasie, pil. Jan Sójka na „Musze Standard" uzyskał prędkość — 76,08 km/h, a Stanisław Sójka lecąc na „Bocianie" uzyskał 71,2 km/h. Na trasie trójkąta 105 km Czesław Cnotliwy na „Bocianie" — 80,1 km/h.

Stanisław Sójka



GRÓB TAŃSKIEGO — ZAPOMNIANY

Szanowny Panie Redaktorze!

Już jest tak przyjęte na całym świecie, że nazwiska ludzi, którzy przyczynili się do pewnych odkryć czy wynalazków służących dla dobra ludzkości, umieszcza się w encyklopediach, stawia się im pomniki itd. Starsze pokolenie przekazuje wiadomości o danej osobie młodzieży, aby pamięć o czynie i pracy tego człowieka nie zaginęła i żyła wiecznie. W naszym kraju ten zwyczaj też jest przyjęty. Jednak chcę zapoznać Pana Redaktora z następującą sprawą, moim zdaniem przykrą dla każdego, kto zainteresowany jest lotnictwem. Nasz wybitny rodak, artysta malarz i pionier lotnictwa Czesław Tański, który zmarł w 1942 r., pochowany został na małym cmentarzu w miejscowości Las Mariański. Obecnie grób tego wybitnego pioniera lotnictwa jest zarośnięty i nikt o niego nie dba. Jeszcze trochę czasu, a zostanie całkiem zapomniany.

Czy jednak nie należałoby grobu odnowić i ustawić tam odpowiedniej tablicy? Przecież pamięć o tym lotniku żyje w naszych sercach. Mamy wysokie odznaczenia jego imienia za wybitne osiągnięcia w szybownictwie. Jego imieniem nazwano też wiele drużyn harcerskich itp. Nazwisko Czesława Tańskiego znane jest w Polsce i świecie, więc myślę, że należy zająć się tą sprawą. Fundusze na pokrycie wydatków będą na pewno niewielkie. Panie Redaktorze, proszę o zainteresowanie się tą sprawą, aby grób naszego Lilienthala nie został zapomniany.

Janusz Chodorowski

Popieramy apel naszego Czytelnika. A może tak zajęłaby się tą sprawą jakaś szkoła lub drużyna harcerska nosząca imię Czesława Tańskiego? Przynajmniej w zakresie uporządkowania i pielęgnowania mogiły.

Redakcja



Hiroszima

W dniu 6 sierpnia 1945 roku Amerykanie zrzucili nad japońskie miasto Hiroszimę pierwszą bombę atomową, powodując całkowite zniszczenie miasta i śmierć dziesiątków tysięcy jego mieszkańców. Oto parę zdjęć — dla przypomnienia owego tragicznego dnia.

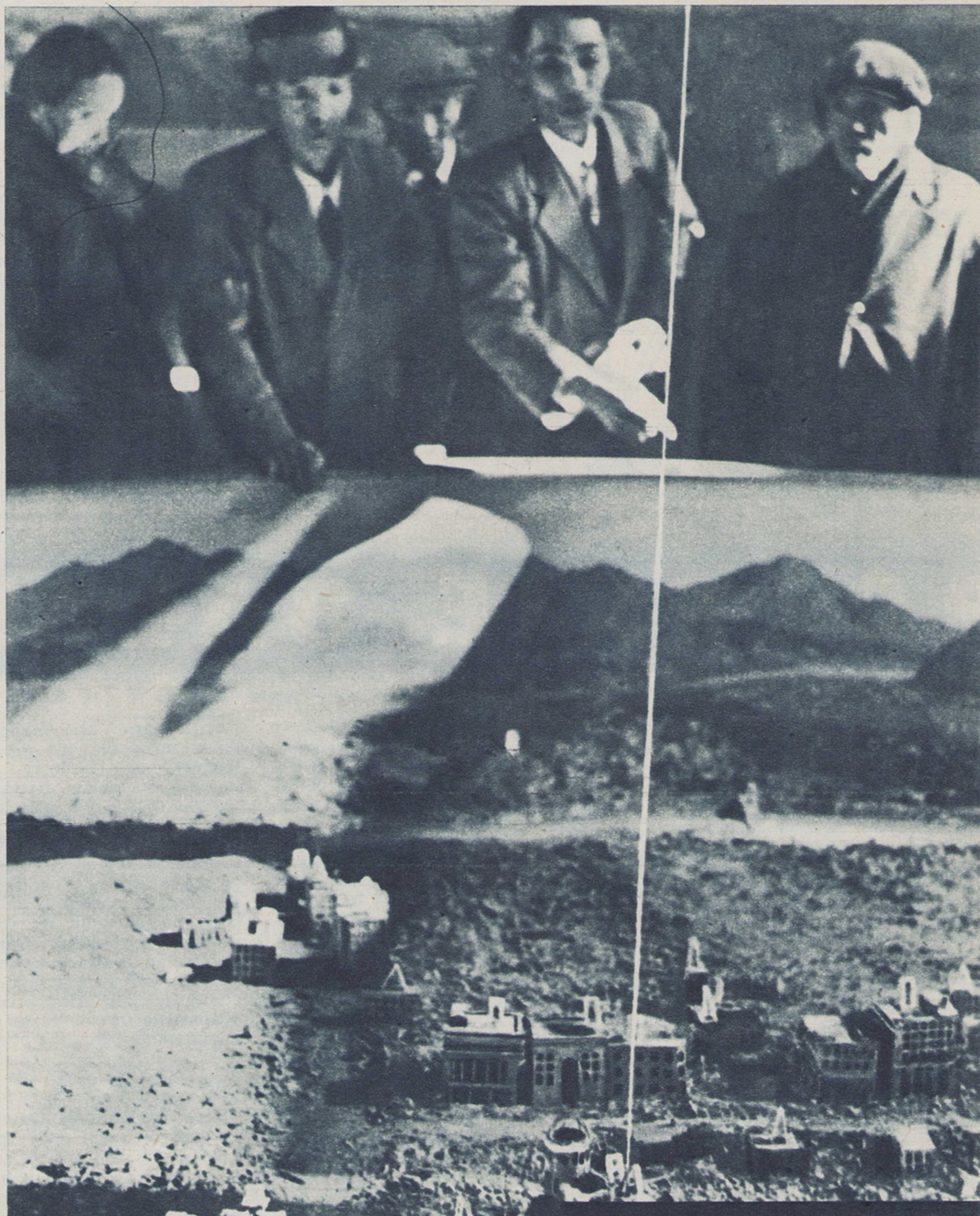


„Enola Gay" — bombowiec B-29, który zrzucił pierwszą bombę atomową, znajduje się obecnie w na wpół zdemontowanym stanie w bazie amerykańskiego lotnictwa wojskowego McDill na Florydzie.



Sensacyjny zwrot nastąpił ostatnio w sprawie majora Claude Eatherly, nazywanego „pilotem Hiroshimy", po wydaniu pod tym właśnie tytułem książki amerykańskiego dziennikarza i pisarza W. B. Huie. Przypomnijmy, że dla szerokiej opinii światowej Eatherly był w pewnym okresie niejako pomnikiem uczciwego człowieka, obciążonego kompleksem winy. Książka przypomina, że Eatherly prowadził jedynie rozpoznanie fotograficzne, nie mógł zatem w ogóle widzieć eksplozji atomowej, że po wojnie rozpił się, dla zdobycia pieniędzy fałszował czeki i dokonał napadów z bronią w ręku, za co został skazany (na zdjęciu). W więzieniu odwiedził go pewien dziennikarz i od reportażu „Bohater w kajdankach" zaczęła się kariera Eatherlego, który lepiej czuł się w roli ofiary wojny i gnębionego wyrzutami sumienia żołnierza, niż jako pijak i pospolity przestępca. Prasa nazywa całą tę sprawę „amerykańską aferą Dreyfusa".

RS





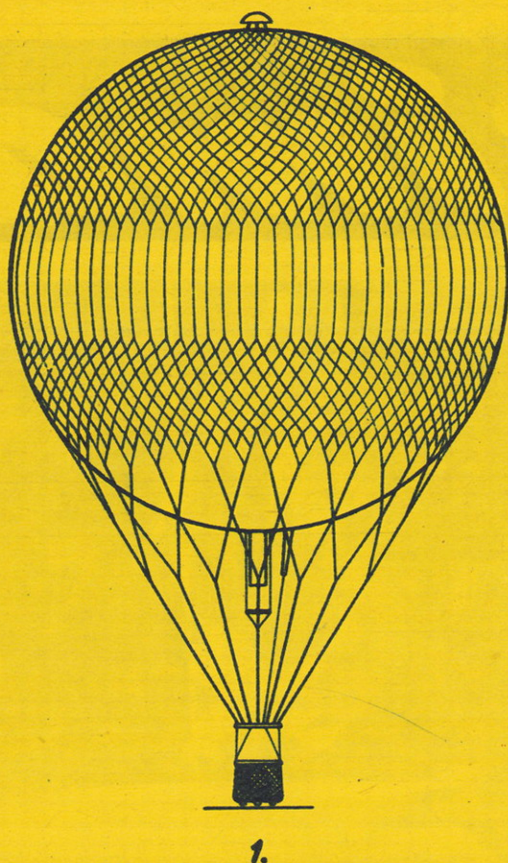
Wyżej: Nazwa japońskiego miasta urosła dziś do rangi symbolu. Symbolu ostrzegającego przed mocami zniszczenia, jakimi dysponuje dziś człowiek, ale i symbolu walki o powszechne rozbrojenie i pokój, toczonej pod hasłem „Nigdy więcej Hiroszimy".

Oto fragment muzeum atomowego w tym mieście — stół plastyczny, ukazujący rozmiar zniszczeń. Biały pręt pokazuje punkt zero — miejsce, nad którym eksplodowała bomba.

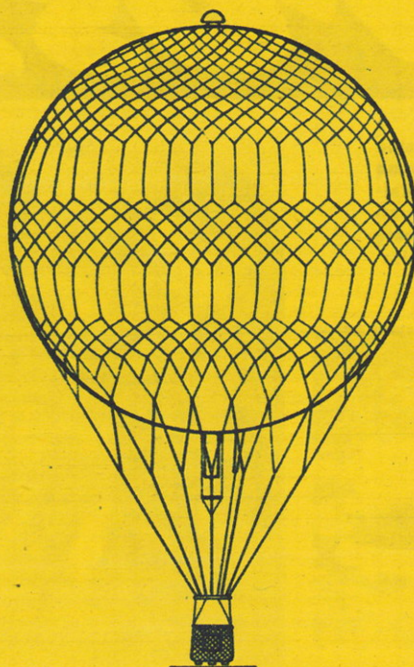
Przeszło 80 tysięcy mieszkańców miasta zginęło 19 lat temu w najstraszliwszych męczarniach, spalonych żywcem, zasypanych gruzami, konających powoli z odniesionych ran i straszliwego pragnienia. Do dziś czynna jest w Hiroszimie specjalna klinika zajmująca się leczeniem ofiar eksplozji atomowej i badaniem skutków choroby popromiennej, do dziś umierają ludzie, którzy tragicznego 6 sierpnia 1945 roku mieli nieszczęście znaleźć się w tym mieście.

Na zdjęciu z lewej: Manekiny w muzeum atomowym ukazują obrażenia spowodowane radioaktywnym promieniowaniem.

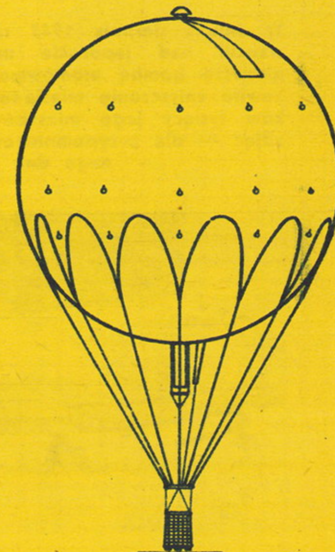
LOTNICZE DWUDZIESTOLECIE PRL



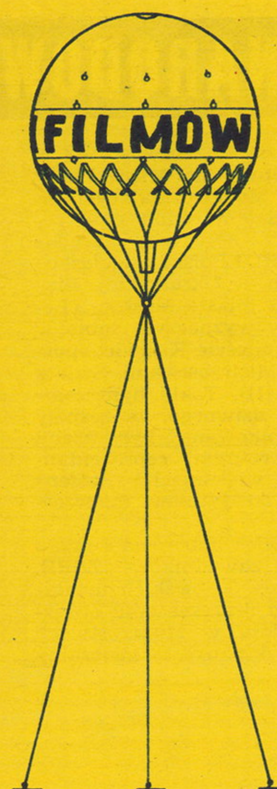
1.



2.



3.



4.

POLSKIE BALONY SPORTOWE

Mgr ANDRZEJ MORGAŁA

Nieczęsto mamy okazję podziwiać majestatyczny lot balonu wolnego. Olbrzymia kula na niebie jest dzisiaj zjawiskiem rzadkim. Złota era aerostatów należy już do przeszłości. Niemniej jednak w wielu krajach, gdzie żywe są tradycje sportu balonowego, istnieją liczne grupy entuzjastów statków lżejszych od powietrza. Nawiązując do świetnych osiągnięć swych poprzedników, starają się rozszerzyć krąg zainteresowanych i nie dopuścić do zaniku tej najstarszej gałęzi lotnictwa. Współcześni aeronauci osiągają również pewne sukcesy, może nie tak błyskotliwe jak w innych rodzajach sportu, ale w porównaniu do skromnej skali możliwości na pewno niebagatelne i posiadające swoją wymowę. Uprawianie sportu balonowego jest dzisiaj ograniczone wieloma czynnikami. Kontrola obszaru, duże natężenie ruchu i gęsta sieć korytarzy powietrznych utrudniają swobodne poruszanie się w przestrzeni, tak jak to miało miejsce kilkadziesiąt lat temu.

Polska należy również do tych krajów, gdzie kultywowane są tradycje sportu balonowego. W pamięci pozostały zwycięstwa polskich załóg odniesione w latach trzydziestych. Znalazły one spory oddźwięk na łamach prasy światowej. Nasz kraj wiele zyskał na popularności dzięki wyczynom Polaków w zawodach o puchar Gordon Bennetta. Nazwiska wybitnych pilotów Burzyńskiego i Hynka zostały uwiecznione w kilku encyklopediach. Sprzęt, na którym latali nasi piloci w okresie międzywojennym, był pochodzenia wyłącznie krajowego. Wojskowa Wytwórnia Balonów i Spadochronów, specjalizująca się w budowie balonów na uwięzi, wytwarzała także balony wolne. Stanowiły one około 10% ogólnej ilości wyprodukowanych aerostatów. Spośród tych typów przeważały balony szkolno-treningowe 750 i 1200 m³ oraz wyczynowe 2200 m³. Ponadto wypuszczono pojedyńcze egzemplarze o pojemności 1600, 450 i 120 m³. Balony 750 m³ były standardowym typem przyjętym na wyposażenie wojska. Szkolono na nich pilotów sterowcowych i załogi balonów obserwacyjnych. O wyżej wymienionych balonach pisano już obszerniej. Obecnie zajmiemy się konstrukcjami współczesnymi, stosowanymi w naszym lotnictwie sportowym.

LATA po drugiej wojnie światowej były w sporcie balonowym okresem zupełnego zastoju. Kilka miesięcy po zakończeniu wojny wrócił do kraju wybitny pilot — Zbigniew Burzyński. Wkrótce po nim przybył Franciszek Hynek. Nawiązano kontakty z innymi pilotami i działaczami sportu balonowego. Grupa entuzjastów czyniła wiele w celu ożywienia aeronautyki. Niestety, starania nie przynosiły żadnych rezultatów. Od czasu do czasu w prasie pojawiał się wywiad lub większy artykuł, poza tym wokół sprawy było cicho. Wreszcie po 11 latach wysiłki zostały uwieńczone sukcesem. W 1956 r. reaktywowano sport balonowy. Dnia 30 września na Kongresie Balonowym w Warszawie powołano pierwszy oficjalny organ — Radę Balonową przy APRL. Nieco później (24.II.1957 r.) powstała Sekcja Balonowa w Aeroklubie Warszawskim. W tym samym czasie otrzymano trzy balony zaporowe 490 m³, które posłużyły do budowy pierwszego balonu wolnego. Budowa balonu trwała dwa i pół miesiąca, od początku marca do połowy maja. Pierwszy historyczny start, po osiemnastu latach przerwy, nastąpił 26 maja 1957 r. W ślad za „Syreną" zbudowano następne balony. Wszystkie powstały w Warsztacie Balonowym Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu. Prace wykonywał specjalnie zorganizowany zespół fachowców pod kierownictwem inż. Walentego Nowackiego. Od 1957 r zbudowano sześć kompletnych balonów wolnych oraz dwie powłoki wymienne. Ponadto w Warsztacie wykonano dwa kuliste balony reklamowe 200 m³. Materiały stosowane do budowy były pochodzenia krajowego, z wyjątkiem powłok „Syreny". W porównaniu z konstrukcjami okresu międzywojennego, balony współczesne charakteryzują się szeregiem zastosowanych zmian. Szczególną uwagę zwraca konstrukcja sieci wykonana z lin steelonowych odznaczających się dużą wytrzymałością i żywotnością. Jest ona najbardziej trwałym zespołem konstrukcji balonu.



Balon wyczynowy MOS-2 „Katowice" na Stadionie Ludowym w Sosnowcu.

BALONY TRENINGOWE ZB-2 i ZB-3

ZB-2 „Syrena" była pierwszym balonem wolnym zbudowanym po wojnie w Polsce. Projekt opracował inż. Zbigniew Burzyński. Konstruktor posiada bogate doświadczenie w zakresie projektowania, budowy i eksploatacji balonów. Według jego projektu zbudowano „Wilno" — pierwszy polski balon wykonany w 1927 r, balon zaporowy 200 m³ w 1938 r itd. „Syrena" została zarejestrowana w połowie maja 1957 r pod znakami SP — BZA. Balon oblatano 26.V.1957 r. W tym samym sezonie po wykonaniu zaledwie kilku lotów balon uciekł podczas napełniania w Mielcu. Powłoka spadła we wsi Podizdebno w pow. Krasnystaw, gdzie uległa zniszczeniu. Aeroklub Warszawski niezwłocznie przystąpił do rekonstrukcji i 8.VI.1959 r SP — BZA „Syrena" (II) ponownie oderwała się od ziemi. Balon lata do dziś w barwach AW, służąc do szkolenia i treningu pilotów. W 1961 r „Syrena" pilotowana przez inż. S. Makaruka zdobyła I miejsce na międzynarodowych zawodach w Groningen w Holandii. Na tym samym balonie zdobyto również szereg pierwszych miejsc w Krajowych Zawodach Balonowych i Zawodach o Puchar MTP w Poznaniu.

Balon typu ZB-2 posiada układ klasyczny składający się z trzech zespołów: powłoki, sieci i kosza z osprzętem. Powłoka została wykonana z ciężkiego podwójnego materiału z balonów zaporowych. Kulisty kształt uzyskano dzięki sklejeniu i zeszyciu 400 trapezowych płatów tworzących 20 pionowych pasów i 20 poziomych pierścieni. Szwy uszczelniono taśmami. Na powłoce znajdują się następujące podzespoły: klapa nawigacyjna, rozrywacz, rękaw i uzdeczka. Sieć obejmująca powłokę posiada konstrukcję oczkowo-południkową. U góry sieć zakończona jest tzw. gwiazdą i otokiem. Na dole oka sieci poprzez spadki I, II, i III rzędu schodzą w 12 lin nośnych przymocowanych do obręczy nośnej kosza. Obręcz wykonana jest z rury stalowej ∅ 40 mm oplecionej sznurem. Kosz podwieszony jest do obręczy krótkimi odcinkami linek ukształtowanych w „V". Konstrukcję nośną kosza stanowią: stalowa linka szkieletowa, górna rama z rury stalowej i trzy płozy dna. Ściany kosza wyplatane są wikliną i trzciną. Wnętrze obite jest tkaniną brezentową z przyszytymi kieszeniami po bokach. Kosz posiada konstrukcję elastyczną, niezwykle wytrzymałą na momenty gnące od balastu na starcie i duże siły od uderzeń przy lądowaniu. Do wyposażenia załogi należą spadochrony, kamizelki ratunkowe, noże sierpaki, kaski i pasy ochronne. Podstawowymi przyrządami pokładowymi są: wysokościomierz, wariometr, barograf, busola Bessarda i derywomierz. Do napełniania powłoki może być stosowany gaz świetlny, gaz koksowniczy, gaz ziemny oraz wodór. Dopuszczalne jest napełnienie w 100% wodorem. Wersja ZB-3 różni się od ZB-2 konstrukcją sieci nośnej.

BALONY WYCZYNOWE MOS-1 i MOS-2

Balony MOS przeznaczone są do wyczynu — długich przelotów oraz do lotów wysokościowych. Są one typowymi przedstawicielami klasy Gordon Bennett. W aeroklubach służą do szkolenia i treningu pilotów.

Z lewej: Balony sportowe PRL: 1 — balon wyczynowy 2 200 m³ (MOS-2), 2 — balon treningowy 1 200 m³ (ZB-3), 3 — balon treningowy 600 m³ (BS), 4 — balon propagandowy 200 m³ (BKU).



Balon wyczynowy klasy Gordon Bennett MOS-2 „Warszawa".



Balon treningowy ZB-3 „Syrena" (II) w locie. Za nim — „Katowice".

Autorem projektu jest mgr inż. Stanisław Mosica. Dotychczas zbudowano następujące egzemplarze: „Poznań" (I) SP — BZB, pierwszy lot 1.VI. 58 r, oblatywacz inż. W. Nowacki; „Warszawa" SP — BZC, pierwszy lot 12.VIII. 58 r, oblatywacz płk. F. Hynek; „Katowice" SP — BZD, pierwszy lot 1.V. 59 r, oblatywacz inż. Z. Burzyński; „Poznań" (II) SP — BZB, pierwszy lot 30.IX.59 r, oblatywacz inż. Z. Burzyński.

Ponadto w ostatnim czasie wykonano zmodyfikowaną powłokę dla balonu SP — BZD. Obecnie w użytkowaniu znajdują się balony „Katowice" i „Poznań" (II). Balon typu MOS posiada układ klasyczny. Powłoka wykonana jest z pojedyńczego materiału gumowanego dwustronnie. Kulisty kształt uzyskano dzięki zeszyciu 440 trapezowych płatów tworzących 20 pionowych pasów i 22 poziome pierścienie. Na powłoce zabudowane są podzespoły: klapa nawigacyjna, rozrywacz, rękaw, uzdeczka oraz ich osprzęt. Sieć posiada konstrukcję oczkowo-południkową. W części równikowej romboidalnie oka przechodzą w tzw. stropy. Konstrukcja wykonana jest z linek steelonowych. Na szczycie sieć zakończona jest tzw. gwiazdą i otokiem, który mocowany jest do obręczy klapy. Na dole sieć schodzi w 12 lin nośnych obręczy kosza. Obręcz wykonana jest z rury stalowej ⌀ 48/46. Kosz podwieszony jest za pomocą ośmiu odcinków lin w układzie „V". Konstrukcja kosza podobna jest do opisanej przy balonach ZB. Wersja balonu MOS-2 różni się od MOS-1 konstrukcją klapy i rozrywacza. Do napełniania może być stosowany gaz świetlny, ziemny, koksowniczy lub mieszanka jednego z nim z wodorem. Napełnianie samym wodorem dopuszczalne jest tylko w ilości nie przekraczającej 1400 m³, to znaczy 65% objętości powłoki.

BALON TRENINGOWY „BS"

Balon przeznaczony jest do szkolenia i treningu pilotów. Dotychczas zbudowano jeden egzemplarz SP — BZE „Polonez", oblatany 3.VII.1962 r. Nazwę balonu ustalono w wyniku konkursu ogłoszonego w „Skrzydlatej Polsce". „Polonez" przewidziany jest do udziału w imprezach o charakterze międzynarodowym. W 1962 r „Polonez" pilotowany przez inż. Jana Gawęckiego zajął trzecie miejsce na zawodach balonowych w Roermond w Holandii.

Konstruktorami „BS" są mgr inż. Jan Koźniewski oraz mgr inż. Stanisław Mosica. W balonie zastosowano układ bezsieciowy, eliminujący konieczność stosowania sieci nośnej. Jest to pierwszy polski balon wolny z bezsieciowym systemem zawieszania kosza. Powłokę wykonano z materiału pojedyńczego, dwustronnie gumowanego. Konstrukcyjnie powłoka składa się z 336 trapezowych płatów tworzących 24 pionowe pasy i 14 poziomych pierścieni. Na powłoce znajdują się: klapa, rozrywacz, rękaw, uzdeczka i ich osprzęt. Od wierzchołka wzdłuż szwu jednego z południków biegnie w dół stalowa linka odgromowa. Poniżej równika znajduje się naklejony i przyszyty paraboliczny pas nośny wykonany z podwójnego materiału powłokowego. Każdy ząb pasa zakończony jest pętlą i kołkiem, do którego dołączona jest lina nośna obręczy nośnej kosza. Obręcz wykonana jest z rury stalowej ⌀ 30 mm. Kosz podwieszony jest do obręczy dwunastoma odcinkami linki steelonowej. Konstrukcja kosza podobna jest do opisywanych poprzednio. Powłokę napełnia się wodorem, gazem świetlnym lub gazem koksowniczym. Ze względu na małą

CIĄG DALSZY NA STR. 12

Na starcie zawodów balonowych w Wałbrzychu (1962 r.). Na pierwszym planie balon BS „Polonez", za nim — balon holenderski „Utrecht". Z lewej — balony polskie.

POLSKIE BALONY SPORTOWE

CIĄG DALSZY ZE STR. 11

objętość — zasadniczym gazem nośnym jest wodór. Rzadziej stosuje się jego mieszankę z pozostałymi gazami.

BALON REKLAMOWY „BKU"

Kulisty balon na uwięzi 200 m³ projektowany był jako jumping. Ze względu na trudności w uzgodnieniu spornych kwestii, zdecydowano wykończyć dwa rozpoczęte egzemplarze jako reklamowe, na uwięzi, bez klap. Znany pilot oblatywacz — inż. S. Makaruk interesował się żywo zagadnieniem skoków balonowych i planował przeprowadzenie serii prób w IL. Nawał pracy oraz tragiczny wypadek nie pozwoliły na dokonanie interesującego eksperymentu. Balony 200 m³ w dalszym ciągu wykorzystywane są do reklamy i celów propagandowych. Konstrukcja balonu jest bezsieciowa. Olinowanie uwięzi wykonane z lin konopnych.

PROJEKTY I PERSPEKTYWY

W zakresie konstrukcji balonów wolnych zarysowują się dwie równoległe drogi rozwoju. Pierwsza to stopniowa modernizacja istniejących konstrukcji, wyrażająca się między innymi: w zastosowaniu półautomatycznego wyczepiania kosza przy lądowaniu, w wyposażeniu balonu w pełną instalację radiową, w opracowaniu nowych rozwiązań elementów konstrukcji itd. Drugi kierunek to wprowadzenie nowych typów przystosowanych do aktualnych warunków latania w kraju. Wobec rozbudowy sieci doskonałego gazu koksowniczego, zarysowała się potrzeba zastosowania typowego treningowego balonu bezsieciowego o pojemności około 1200—1600 m³. Nadal pozostaje otwarta sprawa budowy wiatrochronu — urządzenia osłaniającego miejsce startu. Pozwoli ono na zmniejszenie licznej obsługi i poważnie wpłynie na skrócenie czasu przygotowania do lotu.



Balon reklamowy na uwięzi BKU z transparentem „Tydzień filmów polskich".

W pierwszych latach po reaktywowaniu sportu balonowego w Polsce przeprowadzono szereg prób nad zastosowaniem folii polistyrenowej do budowy powłok stratostatów. Wyniki prób wykazały całkowitą nieprzydatność badanego materiału nie tylko do budowy balonów wysokościowych, ale i klasycznych sportowych. Niemniej jednak młodzi piloci myślą o lotach na duże wysokości. Chcą oni wykorzystać do tego celu posiadane balony typu MOS. Innym odrębnym zagadnieniem jest budowa sterowca szkolnego. Mówiono o tym już na Kongresie Balonowym w 1956 r. Obecnie sprawa jest nadal aktualna. Przedsięwzięcie budzi szczególne zainteresowanie na Śląsku. Sekcja Balonowa Aeroklubu Śląskiego od dłuższego czasu żyje tym problemem. Nawiązano szereg kontaktów, sondowano poglądy i opinie. Opracowano koncepcję, w której określono wymagania użytkownika. Sprawa przyjmuje realne rozmiary i być może wkrótce zamknie ją pomyślny finał.

mgr ANDRZEJ MORGAŁA

BALONY SPORTOWE PRL

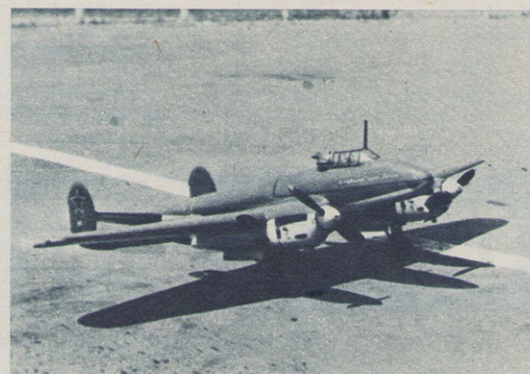
DANE TECHNICZNE BALONÓW SPORTOWYCH PRL

TYP	Jednostka	MOS-1 MOS-2	ZB-2 ZB-3	BS	BKU
Nazwy zarejestrowanych balonów		"Poznań-I" "Warszawa" "Katowice" "Poznań-II"	"Syrena-I" "Syrena-II"	"Polonez"	2 egzemplarze nierejestrowane
Wymiary:					
pojemność znamionowa	m³	2 200	1 200	600	200
pojemność rzeczywista	m³	2 300	1 200	630	210
wysokość całkowita	m	25,3	20,8	17,2	10,0
średnica powłoki	m	16,1	13,2	10,4	7,25
powierzchnia powłoki	m²	818,0	545,8	339,6	165,0
obwód równika powłoki	m	50,7	41,4	32,2	22,8
powierzchnia rozrywacza	m²	3,9	1,9	1,1	-
średnica użyteczna klapy	m	0,54	0,47	0,35	-
średnica rękawa	m	0,64	0,52	0,34	0,36
długość rękawa	m	2,60	1,50	1,40	1,06
Ciężary:					
ciężar powłoki	kG	237,0	195,2	141,6	45,5
ciężar sieci	kG	63,0	47,5	-	-
ciężar kosza	kG	60,1	46,7	52,6	-
ciężar własny	kG	360,1	289,4	194,2	50,0
ciężar rozporządzalny	kG	1249,9	1081,6	523,8	90,0
max. dopuszczalna siła nośna	kG	1610,0	1371,0	718,0	-
Inne dane:					
minimalna załoga	osób	2	1	1	-
pułap teoretyczny	m	12 000	12 400	11 500	-
pułap praktyczny	m	7 500	8 400	5 900	-
max. dopuszczalna szybkość wiatru	m/sek	12	12	8	-

MIĘDZYNARODOWE

W dniach od 26 do 30 czerwca 1964 r. w Kijowie odbyły się Międzynarodowe Zawody Modeli Latających na uwięzi, z udziałem ośmiu ekip reprezentujących aerokluby narodowe: CSRS, NRD, Polski i związkowych republik radzieckich — Ukraińskiej, Białoruskiej i Rosyjskiej oraz miasta Moskwy i Leningradu. Osiem zespołów wyznaczyło sobie w stolicy Ukrainy, pięknym mieście Kijowie, spotkanie sportowe przed Mistrzostwami Świata (Budapeszt 28.VII do 3.VIII). Takie było założenie imprezy. Nic też dziwnego, że zespoły współzawodniczące „naszpikowane" były asami małego lotnictwa, wielokrotnymi reprezentantami swoich krajów i w większości — potencjalnymi pretendentami do tytułów mistrzów świata.

Stawka zawodów była więc doborowa i miała szczególne znaczenie dla zawodników ZSRR, gdyż na podstawie wyników kijowskich ustalony został ostateczny skład reprezentacji Związku Radzieckiego do udziału w Mistrzostwach Świata. Dla pozostałych ekip był to generalny



Model samolotu Pe-2 wykonany przez Misnika z Leningradu. Posiadał pełną mechanizację, zrzucał bomby w locie i poruszał wieżyczką strzelca. Dwa silniki samozapłonowe JENA-2,5.

sprawdzian sił i wartości zawodniczych z jakimi wystąpią w Budapeszcie.

Zespół zawodniczy Aeroklubu PRL wystąpił w składzie: w akrobacji — Stanisław Kaźmierowski z Aeroklubu Poznańskiego, w modelach prędkich — Stanisław Skotniczny z Aeroklubu Śląskiego, w klasie modeli wyścigowych — zespół Aeroklubu Śląskiego (pilot Andrzej Żmidziński i mechanik Antoni Kozłowski). A. Żmidziński startował również w klasie modeli do walki powietrznej. Do pełnego składu zawodniczego zabrakło Janusza Koczkodaja z modelem redukcyjnym, któremu obiektywne trudności uniemożliwiły wyjazd.

Dla naszego zespołu zawody rozpoczęły się pechowo już na treningu. W czasie treningu nasz zespół w klasie modeli wyścigowych nie mógł odnaleźć swojej krajowej formy. Pechowo zakończył również trening nasz „prędkościowiec", który podczas podejścia do lądowania uderzył w słupek ogrodzenia i rozbił w ten sposób swój zasadniczy model i silnik.

I konkurencja — modele do wyścigu zespołowego na bazie 10 km

Kierownik ekipy Bronisław Arabski szczęśliwą ręką wylosował numer startowy 7, co przy 8 zespołach dawało nam duże korzyści — wybieraliśmy sektor i to, że lataliśmy tylko w zespole dwuosobowym (z Ukrainą). Niewiele jednak na tym zyskaliśmy, gdyż w pierwszej kolejce zajęliśmy przedostatnie miejsce, z czasem nie najgorszym 5'38". W drugiej kolejce przypadło nam walczyć ze świetnymi zespołami z Leningradu i Rosyjskiej FRR — tu przegraliśmy wysoko. W biegu tym uzyskano następujące czasy: Leningrad — 4'36", RFRR — 5'11" i Polska — 7'04". Nasz zespół stracił resztki animuszu do walki. Do tego przyczyniły się trudności z uruchomieniem silnika w czasie międzylądowań. O konkurentach można by pisać dużo. Jedno jest niezaprzeczalne — reprezentują wysoki poziom i byli bardzo dobrze przygotowani. Mowa przede wszystkim o zawodnikach Związku Radzieckiego. Jedynym godnym przeciwnikiem dla gospodarzy był zespół CSRS.

Zapewne modelarzy interesuje: na czym latano? Modele były skonstruowane i wykonane bez rewelacji — wszystko co można było wymyśleć

ZAWODY MODELARSKIE W KIJOWIE

KORESPONDENCJA WŁASNA



Zwycięzca w akrobacji — Sirotkin (Moskwa) ze swoim modelem.

w ramach obowiązującego regulaminu — to zaprezentował również nasz zespół. Bardziej ciekawe były silniki; w Kijowie latano na silnikach: zawodnicy ZSRR z reguły na „Super Tiger" G-20D, Czesi na własnych MVVS. W tym przypadku nasi zawodnicy stosując mocno sfatygowane silniki typu TR lub ETA nie mieli wiele do powiedzenia. Istotne różnice między zespołami występowały również w intensywności treningu.

Wyniki: 1. Łarionow — Suchow z Leningradu — 4'44"; 4'36" i finał 4'34". 2. Klemm — Girtler z CSRS — 6'07"; 4'37" i finał 4'34". 3. Radczenko — Szałowałow z Ukrainy — 4'49"; 5'16" i finał 0. 4—5. Zube — Wilberg z NRD — 5'11"; 5'05". 4—5. Szkurski — Sirotkin z Moskwy — 5'05"; 5'14". 6. Zołotowierch — Kobec z RFRR — 6'13"; 5'13". 7. Tautko — Kokorin z Białorusi — 5'24; 5'51". 8. Kozłowski — Żmidziński z Polski — 5'38"; 7'04".

II konkurencja — modele prędkie na uwięzi

Ośmiu zawodników reprezentujących wszystkie ekipy przystąpiło do walki o prędkość. Tu zdecydowanie, od pierwszej kolejki, prowadzenie objął zawodnik Mosjakow z Moskwy wynikiem 216 km/h. Drugim był znany naszym modelarzom Czechosłowak Pech z wynikiem 211 km/h (również ustalonym w pierwszej kolejce). Co ciekawego? Chyba to, że wszyscy zawodnicy zdecydowanie przeszli na pilotowanie modeli za pomocą tylko jednej linki, przy czym lot modelu jest bardzo równy i nie nastręcza żadnych trudności.

Wyniki: 1. Mosjakow (Moskwa): 216; 216; 0 — 216 km/h. 2. Pech (CSRS): 211; 211; 209 — 211 km/h. 3. Żebriakow (RFRR): 203; 203; 203 — 203 km/h. 4. Polster (NRD): 198; 202; 195 — 202 km/h. 5. Natalenko (Leningrad): 0; 201; 0 — 201 km/h. 6. Bajdalinow (Ukraina): 191; 0; 195 — 195 km/h. 7. Tautko (Białoruś): 189, 184; 0 — 189 km/h. 8. Skotniczny (Polska): 0; 160; 168 — 168 km/h.

III konkurencja — modele akrobacyjne na uwięzi

W akrobacji również dominowali zawodnicy ZSRR, a ton nadawała czołówka — Sirotkin i Kondriatenko, z którymi konkurował zawodnik ekipy czeskiej — Bartosz. Poziom niezmiernie wyrównany, o czym może świadczyć mała różnica punktów dzieląca zwycięzcę od zawodnika z 7 lokatą. Różnica zaledwie 185 pkt!

Nasz zawodnik Stanisław Kaźmierowski zajął ósme miejsce ze stratą zaledwie 375 pkt. Należy jednak dodać, że strata punktów nastąpiła przede wszystkim wskutek niezaliczenia żadnego lądowania, gdyż następowały one zawsze po upływie przewidzianego czasu na wykonanie wiązanki. Kaźmierowski zupełnie poprawnie wykonywał cały program, jednak ustępował czołowym zawodnikom w elegancji wykończenia niektórych figur.

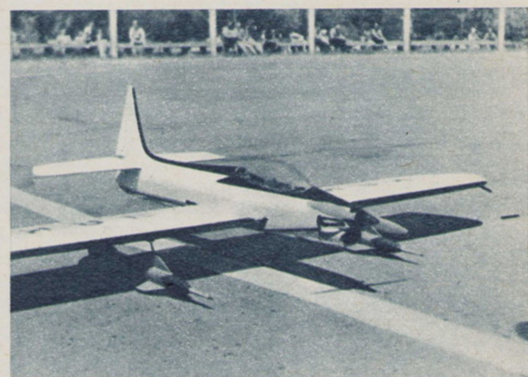
Akrobację oceniało tylko trzech sędziów w składzie: Bielman z ZSRR, Jan Michalski z Polski i sędzia z NRD. Jako ciekawostkę należy podać, że w tej konkurencji (sędziowskiej) zdecydowane zwycięstwo odniósł nasz sędzia, który miał wszystkie oceny „po środku". Jan Michalski uzyskał za to specjalne wyróżnienie i upominek.

Wyniki: 1. Sirotkin (Moskwa): 1 042; 901; 325 — 1 943 pkt, 2. Kondratienko (Ukraina): 912; 920; 999 — 1 919 pkt, 3. Bartosz (CSRS): 987; 912; 911 — 1 899 pkt, 4. Świątkin (RFRR): 876; 909; 910 — 1 819 pkt, 5. Kirs (Leningrad): 914; 794; 875 — 1 789 pkt, 6. Frikie (NRD): 864; 865; 894 — 1 759 pkt, 7. Tautko (Białoruś): 865; 893; 778 — 1 758 pkt, 8. Kaźmierowski (Polska): 789; 759; 779 — 1 568 pkt.

IV konkurencja — kopie samolotów latających na uwięzi

W ekipie polskiej miał wystąpić Janusz Koczkodaj — aktualny mistrz naszego kraju z modelem samolotu „Łoś". Jednak z przyczyn niezależnych nie mógł on uczestniczyć w zawodach. Przeszkoda nastąpiła w ostatniej chwili, tak, że z licznej rzeszy zawodników w tej klasie nie było czasu na wyznaczenie zastępcy. Szkoda, bo o drugie miejsce można było walczyć z powodzeniem. O drugie — bo zdecydowanym faworytem był model samolotu Ił-18 „Moskwa" wykonany przez zespół Sirotkin i Sokołow z ekipy miasta Moskwy. Piękny to model, tak pod względem wykonania jak i lotów oraz z pełną mechanizacją urządzeń. Wielkością i wykonaniem odpowiada znanemu nam modelowi „Britannia" Jana Kuszilka. Pozostałe modele demonstrowane w Kijowie prezentowały wielkość i wykonanie odpowiadające naszym modelom, jak np. „Łoś" — Koczkodaja, czy „Wilk" — Pudełki.

Wyniki: 1. Sirotkin (Moskwa): 368 pkt. na 400 możliwych (Ił-18 „Moskwa"), 2. Babiczew



Model akrobacyjny Kirsa z Leningradu. Ciekawie rozwiązane podwozie stanowiące dwie podwieszone pod skrzydłami rakiety zaopatrzone w 4 małe kółka.

(Ukraina): 326 pkt (Li-2), 3. Gorak (CSRS): 249 pkt („Tipsy Nipper"). 4. Misniak (Leningrad): 212 pkt (Pe-2).

V konkurencja — walka powietrzna modeli na uwięzi

Walki były imponująco zawzięte i bardzo skuteczne — tak, że w walce finałowej pozostało zaledwie dwóch zawodników i to bez zapasowych modeli. W tej konkurencji zawodnicy ZSRR są swoistymi specjalistami. Nasz zawodnik rozbił jeden model przy starcie w pierwszej turze, a drugim wolał nie ryzykować. Zawodnik CSRS stracił w walce obydwa modele. Tak, że walki o ostateczne zwycięstwo rozegrali zawodnicy ZSRR. Piękną walkę pokazali dwaj finaliści Litwinow i Kuczenko. Zawody rozgrywane były w oparciu o ciekawy regulamin — zupełnie odmienny od powszechnie przyjętych zasad rozgrywania zawodów (wg systemu pucharowego). W ZSRR wszyscy zawodnicy wykonują po trzy kolejki lotów, które są oddzielnie punktowane. Finał rozgrywają dwaj zawodnicy z lokatą 1 i 2 z lotów półfinałowych. Adaptacja regulaminu kijowskiego z pewnością znajdzie zwolenników u nas w kraju.

Modele były różnorodne, pod względem układu — od latających skrzydeł do układu normalnego; pod względem napędu — stosowano zarówno silniki samozapłonowe o pojemności 2,5 cm³ jak i silniki z zapłonem żarowym do 5 cm³.

Wyniki: 1. Litwinow (Moskwa), 2. Kuczenko (Ukraina), 3. Zujew (Leningrad), 4. Łukaszenko (RFRR), 5. Hatko (Białoruś), 6—7. Żmidziński (Polska), 6—7. Fligl (CSRS).

Udział naszej ekipy w Kijowie wykazał, że obok braków w sprzęcie (silniki) mamy również zaniedbania w systemie szkolenia i treningu grupy wyczynowej. W tym celu przeprowadzone zostały wstępne rozmowy o nawiązanie ściślej współpracy z modelarzami ZSRR. Jedną z form współpracy ma być udział instruktorów — trenerów ze Związku Radzieckiego w planowanym przez APRL w przyszłym roku specjalnym kursie szkolenia sportowego.

EDMUND OSIŃSKI

Grupa uczestników zawodów podczas zwiedzania Kijowa. Od prawej (w pierwszym rzędzie): Skotniczny, Michalski, Arabski (kierownik polskiej ekipy), Golik (kierownik zawodów, szef lotnictwa sportowego na Ukrainie), Jermakow (główny sędzia zawodów, szef modelarstwa lotniczego ZSRR).





Nowy rekordzista Polski w przelocie otwartym w kategorii szybowców jednomiejscowych — Henryk Lisiecki. Foto: „SP" — H. Kucharski

O KROK OD REKORDU ŚWIATA

Henryk Lisiecki, pilot szybowcowy Aeroklubu Jeleniogórskiego, przeleciał w dniu 24 maja 1964 roku na szybowcu „Foka" trasę Waliły (woj. białostockie) — Nichel (okręg Poczdam — NRD) długości 744 km. Wyczyn ten jest nowym rekordem Polski, lepszym od dotychczasowego rekordu, który wynosił 717,5 km i ustanowiony był w dniu 20 lutego 1963 r. przez Edwarda Makulę podczas pamiętnych IX Szybowcowych Mistrzostw Świata w Argentynie.

Henryk Lisiecki, nowy rekordzista Polski w przelocie otwartym, jest pilotem szybowcowym Aeroklubu Jeleniogórskiego. Ma lat 36. Z zawodu jest zegarmistrzem. Zaczął latać w roku 1947 w Malborku u instruktora Czernisa. Od tej pory do chwili obecnej mieszka w Jeleniej Górze. Tu, w miejscowym aeroklubie, zdobył dzisiejsze wysokie umiejętności pilota szybowcowego. Na szybowcach wylatał 950 godzin i przeleciał 15 tysięcy kilometrów. W roku 1961 startował w Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski", w których zajął szóste miejsce. W rok później, w drugich z kolei zawodach w Jeżowie, uplasował się na drugim miejscu. Posiada złotą odznakę szybowcową z kompletem diamentów.

Henryk Lisiecki z racji swych zainteresowań i osiągnięć jest popularną postacią w Jeleniej Górze. Średniego wzrostu, ruchliwy blondyn pokochał szybownictwo nade wszystko. Na temat lotów, przelotów, wyczynów, zawodów i rekordów szybowcowych można z nim rozmawiać bez końca. A kiedy tylko słońce mocniej przygrzeje i na niebie pojawią się cumulusy lub też dla odmiany dmuchnie halny, Henryka Lisieckiego spotkać można już tylko na lotnisku lub w szybowcu. Choć to niełatwe, zawsze znajduje czas na latanie. Jest też czynnym działaczem społecznym swego aeroklubu.

Podziw i uznanie budzić muszą jego starania i próby pobicia rekordów świata w przelocie docelowym i otwartym. jego zacięcie sportowe, jego wytrwałość. Nie zraża się trudnościami z jakimi spotyka się na drodze do tego celu. Najlepszym tego dowodem jest choćby właśnie ostatnia eskapada do Białegostoku. Oprócz szybowca nie korzystał w niej z żadnych innych świadczeń. Wykorzystywał swój urlop, a choć wszystkie wydatki związane z własnym utrzymaniem pokrywał ze swojej kieszeni, przeżywał swoją kolejną wielką przygodę. Żebyście widzieli go po powrocie z rekordowego przelotu. Radośnie uśmiechnięty, fantastycznie opalony, szczęśliwy.

I nie przebrzmiały jeszcze echa tegorocznego wielkiego lotu, a Henryk Lisiecki już myślą wybiega w przyszłość. do lotu w roku następnym, który może przyniesie mu wreszcie upragniony sukces — nie tylko rekord świata w przelocie docelowym, ale może i przelecenie magicznej dla szybowników odległości 1000 kilometrów.

Wierzymy, że wysiłki ambitnego jeleniogórzanina przyniosą mu wreszcie pełny sukces, który będzie sukcesem całego polskiego szybownictwa.

Życzymy powodzenia.

RELACJĘ z tego rekordowego przelotu zacząć trzeba od roku 1963. Wtedy bowiem, w dniach 9-20 maja na białostockim lotnisku Krywlany, Aeroklub Jeleniogórski zorganizował obóz rekordowy dla swoich szybowników. Wzięli w nim udział — Henryk Lisiecki, Stefan Różycki i Stanisław Łuszpiński. Trzej przedstawiciele Aeroklubu Jeleniogórskiego mieli do dyspozycji dwa szybowce — „Fokę" i „Bociana" oraz samolot holujący. Ich zamiarem był atak na rekordy światowe w przelotach docelowych i otwartych. Ten śmiały cel posiadał wiele szans powodzenia, jako że właśnie w maju występują potężne spływy wschodnie, stwarzające bardzo korzystne warunki do długich przelotów ze wschodu na zachód.

Dzień 29 maja 1963 roku przyniósł właśnie pogodę, która zachęciła uczestników obozu, jak również przybyłych w tym celu do Białegostoku szybowników warszawskich, do próby pobicia rekordu świata. Najdalej zaleciały „Foki". Warszawiacy Pelagia Majewska i Andrzej Kmiotek oraz jeleniogórzanin Henryk Lisiecki przelecieli po około 660 km, a ten ostatni lądował w miejscowości Calau k/Cottbus w NRD.

Nie padł co prawda rekord świata, a nawet Polski, ale przeleciane odległości zachęcały i podniecały wyobraźnię szybowników z Jeleniej Góry. Planowano więc w roku 1964 zorganizowanie podobnego obozu, z założeniem nawet, że szybowce lecące na przelot odholowane będą do granicy polsko-radzieckiej. Niestety, odpowiednie władze APRL nie zgodziły się na obóz, tłumacząc swą odmowę między innymi wysokimi kosztami wyprawy. Mimo to Henryk Lisiecki decyduje ponowić próbę. By zaoszczędzić kosztów, daleką drogę z Jeleniej Góry do Białegostoku postanawia przebyć na szybowcu „Foka" w locie swobodnym.

Dnia 6 maja br siada więc do „Foki" i wyholowany nad rodzime lotnisko w Jeleniej Górze bierze kurs na Ostrów Wlkp. Towarzyszą mu serdeczne życzenia kolegów. Tegoż dnia po przeleceniu 170 km melduje się w gościnnym Ostrowie. W dniu następnym kolejny skok, tym razem do Płocka. I tu towarzyszą mu przyjazne życzenia oraz pomoc w wyholowaniu. Następuje ono jednak dopiero po dwóch dniach oczekiwania na poprawę pogody. Dnia 9 maja Henryk Lisiecki po przeleceniu trasy Płock-Białystok ląduje wreszcie na lotnisku Krywlany. Oczekiwanie na odpowiednie warunki pogodowe skraca sobie przelotami treningowymi po trasach zamkniętych.

Wreszcie dnia 18 maja, w przeddzień spodziewanych dobrych warunków atmosferycznych, Henryk Lisiecki zgłasza próbę pobicia rekordu świata w przelocie docelowym w kategorii szybowców jednomiejscowych. Trasa Sokółka-Halle wynosi 810 km i jest dłuższa od oficjalnego rekordu świata, który należy do Amerykanina Alvis H. Parkera i wynosi 784,14 km.

Przewidywania meteorologów sprawdziły się, choć tylko częściowo. Dzień 19 maja przyniósł bowiem obiecującą cumulusową pogodę. Szybko odholowano „Fokę" pilotowaną przez Henryka Lisieckiego nad odległą od Białegostoku ok. 40 km Sokółkę.

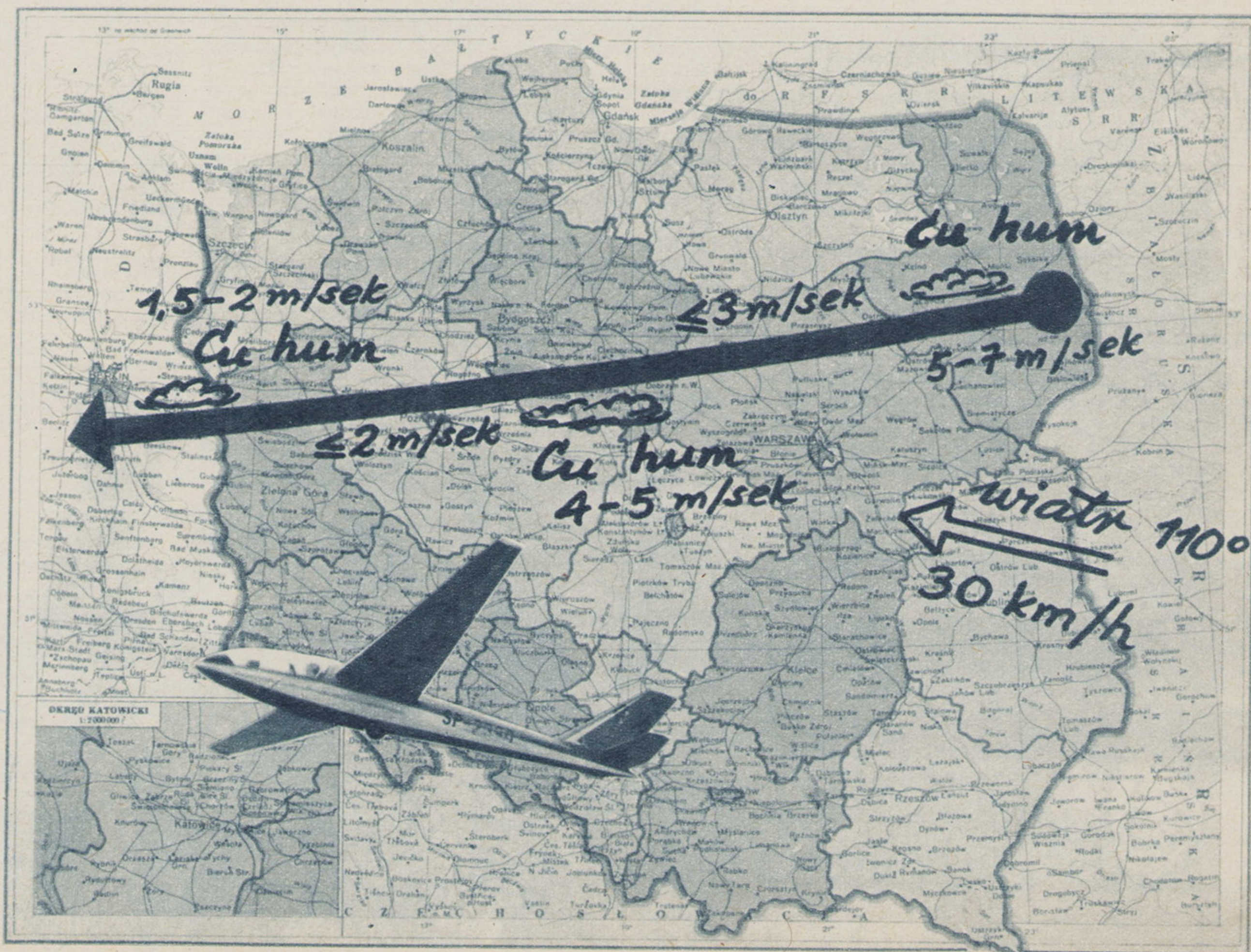
Do Wisły warunki pogodowe były dobre i nic nie zapowiadało fiaska tej próby. Po przeleceniu królowej polskich rzek skończyły się jednak cumulusy i dobre wznoszenia. Bezchmurne niebo i słabe wznoszenia nie gwarantowały długiego przelotu. Pilot zdecydował się więc lądować na aeroklubowym lotnisku w Inowrocławiu po przeleceniu ok. 350 km.

W dwa dni później korzystając z okazji Henryk Lisiecki zabrał się na holu za samolotem lecącym do Białegostoku po szybowiec. Tego jeszcze dnia obleciał trasę trójkąta 135 km z prędkością 79 km/h. Kilka kolejnych dni, to znów wyczekiwanie na rekordowe warunki.

Wreszcie poranek 23 maja przynosi rześki wiatr z kierunków północno-wschodnich. Jędrne i szybko tworzące się na niebie cumulusy spowodowały, że na starcie zaroiło się od szybowców. Miejscowi piloci postanowili bowiem wykorzystać pięćsetkową szansę. Jeden za drugim startowały szybowce. Henryk Lisiecki jednak nie wystartował. Nie przewidział po prostu tak dobrych warunków i nie zgłosił jak należało swego rekordowego przelotu na dzień przedtem. A na gorąco nie dało się nic załatwić. Dura lex, sed lex. To co przeżywał porównać można by więc tylko z czymś strasznym. Dopiero pod koniec dnia uspokoiły go telefoniczne meldunki od pilotów, z których nikt nie przeleciał 500 km. Taki obrót sprawy napawał nawet dobrą otuchą. Nazajutrz bowiem mogły przyjść oczekiwane, „bombowe" warunki. Oczywiście tym razem Henryk Lisiecki nie zaniedbał już żadnych formalności.

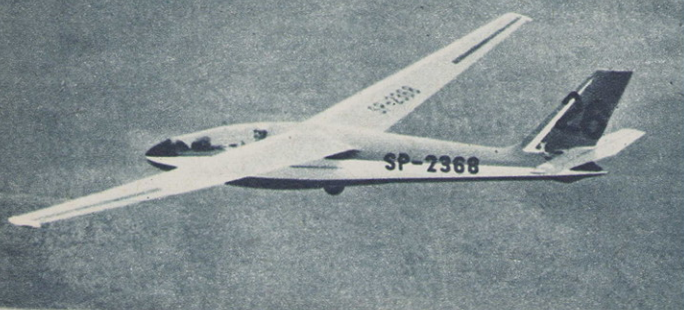
Tak oczekiwany przez szybowników tej części Polski wschodni spływ ogarnął wreszcie w dniu 24 maja swym zasięgiem całą Polskę. Potężny wyż z ośrodkiem nad Leningradem pozwalał snuć najśmielsze nadzieje. W tych warunkach start odbyć się mógł

Trasa rekordowego przelotu Henryka Lisieckiego, wykonanego w dniu 24 maja 1964 roku: Waliły — k/Gródka, w woj. białostockim — Nichel k/Belzig w okr. Poczdam (NRD). Długość — 744 km.





SPORT LOTNICZY



„Foka" udostępniona szerokim rzeszom pilotów aeroklubowych stwarza każdemu szybownikowi latającemu na tym szybowcu możliwość osiągnięcia wysokich wyczynów. Na zdjęciu — „Foka" w locie. Foto: B. Koszewski

już około godziny ósmej rano. Zanim jednak zebrano się na lotnisku, upłynęło trochę drogocennego czasu. Wreszcie o 8,55 samolot holujący „Fokę" pilotowaną przez Henryka Lisieckiego wystartował z lotniska Krywlany. W tym momencie niebo pokryte było już gęsto cumulusami, układającymi się w zdecydowane szlaki. Orientacyjne podstawy wynosiły 1 500 — 2 000 m. Wiatr — z kierunku 110° wiejący z siłą około 30 km/h.

Odczepienie „Foki" nastąpiło na wysokości 900 m o godzinie 9,20 nad stacją kolejową Waliły, niespełna 2 km na północny zachód od miejscowości Gródek, leżącej ponad 30 km na wschód od Białegostoku. Zamierzone miejsca lądowania — Halle w NRD. Tak zresztą jak w pierwszej próbie. Długość trasy również 810 km.

Tuż po odczepieniu Henryk Lisiecki spotyka silne 5-7 m/sek wznoszenie. Bez trudu i szybko osiąga więc podstawę pięknie rozbudowanych chmur typu Cu humilis, która wynosi 2 200 m i szybko wyrusza na trasę. Niestety, już na wysokości Ostrowi Mazowieckiej i Łomży, a więc po przeleceniu ok. 120 km, skończyły się chmury. Stąd, aż do Wisły na wysokości Włocławka, a więc przez ok. 200 km utrzymywała się pogoda bezchmurna. Maksymalne wznoszenia na tym odcinku trasy nie przekraczały 3 m/sek i występowały do wysokości 1 600 m. Kolejne 100 km od Włocławka do Gniezna, które leżało ok. 20 km na północ od przelatywanej trasy, to znów zachmurzenie typu Cu humilis o podstawach 2 000 m. Wznoszenia — 4-5 m/sek.

Od Gniezna aż do Odry — ok. 200 km — znów pogoda i termika bezchmurna a wznoszenia maksymalne 2 m/sek do wysokości 2 000 — 2 200 m. W tych dość słabych warunkach, jak na rekordowy lot, pilota pociesza jednak bardzo małe opadanie szybowca na przeskokach międzykominowych.

Po raz ostatni na terenie Polski Henryk Lisiecki wykręca się w kominie termicznym w okolicach Międzyrzecza, ok. 70 km od granicy polsko-niemieckiej. Stąd z wysokości 2 000 m pilot decyduje się na dolot do Słubic (po stronie polskiej) i Frankfurtu (po stronie niemieckiej), nad którymi może przekroczyć granicę. Na tym odcinku trasy potwierdza się znów małe opadanie na przeskokach. „Foka" Henryka Lisieckiego lecąc bowiem po prostej na pokonanie tego około 70 km odcinka trasy zużyła tylko 950 m wysokości. Granicę przelatuje ok. godziny 17,00.

Tymczasem wiatr skręcił na bardziej południowy, wiejący z kierunku ok. 130°. Ta zmiana niezbyt korzystnie wpływa na dalsze losy przelotu. By dolecieć do Halle, pilot musi lecieć z kursem 240°, a więc ze zdecydowanie bocznym wiatrem. Mimo to decyduje się na lot po zamierzonej uprzednio trasie. Maksymalne wznoszenia jakie spotykał w tym czasie wynosiły 2 m/sek. Po przeleceniu ok. 35 km od Frankfurtu, nad jeziorami leżącymi na południe od Fürstenwalde, pilot znów napotyka zachmurzenie typu Cu humilis. Dolatuje do nich na wysokości 700 m. We wznoszeniach 1,5-2 m/sek wykręca podstawę 2 200 m. Koryguje kurs na 210° i decyduje się na dalszy lot w kierunku Halle.

Z prawej strony trasy „Foka" zostawia co prawda niewielki, ale jednak szlak cumulusów układających się w kierunku Berlina (280°). Według oceny pilota szlak ten pozwalał na przelecenie jeszcze ok. 150 km, niestety już nie po przewidywanej trasie przelotu.

Po kursie na Halle Henryk Lisiecki nie napotkał już żadnych wznoszeń. A do celu wystarczyło jeszcze jedno wykręcenie podstawy. Niestety, nieubłaganie zbliżająca się ziemia zmusza polską „Fokę" do lądowania w miejscowości Nichel k/Belzig, w okręgu Poczdam, ok. 25 km na południe od centrum lotniczego Schönhagen. Lądowanie nastąpiło o godzinie 18,52. Cały lot trwał więc 9 godz, 57 min. Przelecianа na odległość 744 km nie jest co prawda nowym rekordem świata, ale jest rekordem Polski w przelocie otwartym, lepszym od dotychczasowego rekordu Edwarda Makuli o 16,5 km (dokładna odległość nowego rekordu w chwili pisania tych słów nie jest jeszcze znana).

„Nie odczułem dziesięciu godzin spędzonych w szybowcu" — powiedział nam po locie nowy rekordzista Polski. „Foka" i tym razem zdała swój egzamin na celująco. Na zdjęciu — Henryk Lisiecki w kabinie swej rekordowej „Foki". Foto: J. Szymański



Nowy rekordzista Polski doznał bardzo gościnnego przyjęcia na niemieckiej ziemi. Już w półtorej godziny po wylądowaniu przyjechał po niego samochód i wkrótce pilot znalazł się w Schönhagen. Serdeczne przyjęcie i wiele dowodów sympatii, jakich doznał Henryk Lisiecki w niemieckim centrum lotniczym, na długo zostaną mu w pamięci.

Dnia 26 maja „Foka" z nowym rekordzistą zostaje odholowana nad Frankfurt, skąd o własnych siłach kontynuuje lot w kierunku Zielonej Góry. Mimo, iż ląduje przygodnie ok. 30 km od lotniska, jeszcze tego samego dnia Henryk Lisiecki przyjmuje pierwsze gratulacje od polskich kolegów.

Ciesząc się oczywiście z nowego rekordu, Henryk Lisiecki nie omieszkał w rozmowie z nami podziękować tym wszystkim, którzy mu pomogli w czasie całej jego eskapady. Szczególnie zaś dziękuje Aeroklubowi Białostockiemu, a także aeroklubom w Ostrowie, Płocku i Inowrocławiu za gościnę i pomoc w wyholowywaniu. Specjalnie dziękuje też za wszechstronną pomoc swemu macierzystemu aeroklubowi w Jeleniej Górze.

Nowy rekord jest w znacznej mierze zasługą ludzi właśnie z tych klubów.

Henryk Lisiecki jest bardzo zadowolony z rekordu. „Foka" okazała się na tyle wygodna, że nie odczuł specjalnie dziesięciu godzin spędzonych w powietrzu. Sam lot był jednak dość trudny, przede wszystkim ze względu na bezchmurną pogodę, która panowała na 60% trasy. Z zapasów do jedzenia miał z sobą tabliczkę czekolady, cztery paczki herbatników i płynny owoc.

W roku następnym chciałby ponowić próbę pobicia rekordu świata w przelocie docelowym. Dziś przewiduje, że start nastąpi również z Białegostoku i również w miesiącu maju. Warunki atmosferyczne tam występujące są bowiem właśnie w maju najbardziej sprzyjające do wykonywania długich, rekordowych przelotów. Występujący spływ i wschodnie wiatry oraz wysokie podstawy niemal gwarantują przelecenie dużych odległości. Ponadto w czasie lotu ze wschodu na zachód zyskuje się ok. 1,5 godziny dnia termicznego.

W roku ubiegłym i bieżącym, a więc wtedy, kiedy podejmował rekordowe próby, nie napotykał niestety na takie warunki, jakich się w Białymstoku można spodziewać. Ma jednak nadzieję, że kiedś trafi, a wtedy i przelot ponad 1 000 km nie będzie wielkim problemem. Dowodem na to niech będzie fakt, iż pierwszy odcinek trasy, liczący ok. 120 km, przeleciał w 40 minut, a więc z prędkością ok. 180 km/h. Leciał oczywiście po prostej, nie krążąc. Prędkościomierz wskazywał ok. 160 km/h. Resztę robił wiatr. W kominach napotykanych po trasie podciągał tylko „Fokę" do prędkości 70 km/h. Zyskiwał przez to około 300 m wysokości.

Dodać jeszcze należy, że na całej trasie mimo różnych wznoszeń nie przeżywał żadnych kryzysów. Pewnie schodził nawet do wysokości 500 m i zawsze znajdował wznoszenia.

HENRYK KUCHARSKI



*PRZED tygodniem „walczyłem" o to, by nasi szybownicy czę-
ściej startowali w zawodach za granicą. Sprowokowałem w tych
dniach dyskusję na ten temat na lotnisku. Taką jak najbar-
dziej nieoficjalną. Wśród uwag, które padły, najciekawsze do-
tyczyły spraw samolotowych. Racje szybowników są co najmniej
bezsporne. Ich zasługi i walory najwyższe. Ale czy piloci samoloto-
wi są gorsi? Mniej utalentowani?
Przyjęło się u nas, od święta i na co dzień, wybrzydzanie na stan
samolotów sportowych. To prawda, że większości z nich należy się
miejsce w tak pieczołowicie organizowanym muzeum lotnictwa. Sam
zresztą pisałem o tym przy różnych okazjach i nadal wcale nie wi-
dzę powodów do zmiany przekonań. Szkoda jednak, że trudności
sprzętowe przesłaniają — praktycznie wszystkim — horyzonty w tej
dziedzinie.
A z absolutnym generalizowaniem w tej kwestii można się zgo-
dzić, i to z wahaniem, tylko w zakresie akrobacji samolotowej. Nie
pomni zaś na dawne tradycje w sportowej turystyce lotniczej (ha,
łza się w oku kręci) aż dziwne, jak łatwo pogodziliśmy się z losem,
że z posiadanymi samolotami nic na arenie międzynarodowej nie
mamy do powiedzenia.
I właśnie wbrew tym, tak powszechnym, bo wyrażanym nawet
w oficjalnych wywiadach, poglądom — chciałem zaprotestować. Tro-
chę „podpuszczony" przez mych przyjaciół z lotniska i we własnym
uzasadnionym chyba przekonaniu.
Weźmy bowiem dla przykładu jedną z ważniejszych imprez orga-
nizowanych pod firmą FAI, jaką jest Lot Europejski. Latają w nim
piloci na samolotach wcale nie lepszych (w większości) od naszych
„Jaków-18", nie mówiąc już o posiadanym przez APRL „Aero" czy
nowych „Wilgach". Gdzie lepiej, niż na przechodzącym przez wiele
krajów rajdzie zademonstrujemy i zareklamujemy nasz nowy i —
moim zdaniem — piękny samolot? Ewentualny sukces sportowy to
zawsze duży atut dla eksporterów.
Niełatwo jest przełamać przyzwyczajenia. Ale zastanówmy się,
proszę, czy na prawdę nie najwyższy czas na puszczenie polskich
pilotów samolotowych, śladem szybowników, na szerokie wody. Czas
ucieka, a z każdym rokiem wpychają się na międzynarodowy rynek
nowe firmy z nowymi maszynami. Chyba jest tam i miejsce dla na-
szych Pezeteli?
Pomijam tu sprawę „jakości" pilotów, ale o nich się nie martwię.
Widziałem, zza pleców jako obserwator oraz jako sędzia, naszych
mistrzów w akcji. Dudzik, Wójcicki, Maksymowicz, Pogorzelski —
mają złote ręce i otwarte głowy. Już teraz można umożliwić im zdo-
bycie szlifu za granicą na „Jakach". A gdy przyjdą „Wilgi" — to
na całego! I tylko niech dopisze szczęście! Allez!*

KORMORAN

ROZMAWIAMY

z dowódcą grupy spadochroniarzy i partyzantów „Wołga" płk. Janem Miętkim

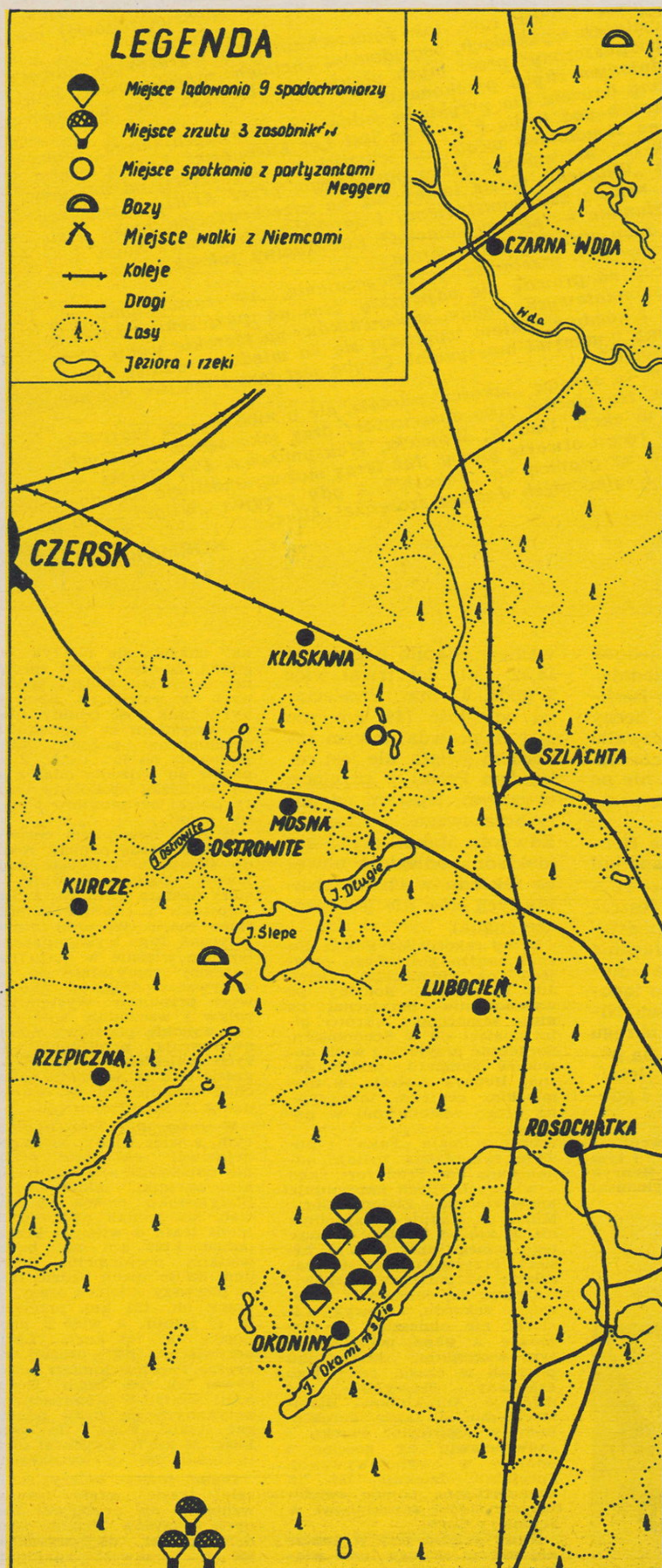
W okolicach wsi Okoniny, położonej na terenie Borów Tucholskich, dnia 9 września 1944 roku lądowało dziewięciu spadochroniarzy z Samodzielnego Batalionu Specjalnego. Na czele tej grupy skoczków stał podporucznik „Wirski", obecnie płk Jan Miętki. W kilku numerach naszego tygodnika publikowaliśmy fragmenty wspomnień z tamtego okresu, pióra płk. Jana Miętkiego. Aktywność dywersyjno-wywiadowczą oddziału pułkownika Jana Miętkiego wysoko oceniło dowództwo Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej. Odznaczony został Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy i Orderem Czerwonej Gwiazdy. Aktualnie pełni odpowiedzialną funkcję w Komendzie Głównej Milicji Obywatelskiej.



Fotografia por. Jana Miętkiego z 1946 r.



Płk Jan Miętki — zdjęcie współczesne.



W niniejszym numerze, kończąc druk fragmentów wspomnień płk Jana Miętkiego, zaprosiliśmy ich Autora, aby przekazać drogą przeprowadzonej z nim rozmowy, naszym Czytelnikom kilka dalszych ciekawych szczegółów z działalności oddziału ppor „Wirskiego". Taki bowiem pseudonim nosił ppor. Jan Miętki.

— Panie pułkowniku, baza oddziału znajdowała się na styku trzech powiatów: starogardzkiego, chojnickiego i tucholskiego. Jak należy tłumaczyć to położenie?

— Było to wyjątkowo dobre miejsce. Trzeba wiedzieć, iż okupacyjne władze bezpieczeństwa nie koordynowały działań przeciwko partyzantom w trzech powiatach jednocześnie. Ich wystąpienia ograniczały się w zasadzie do przedsięwzięć podejmowanych w myśl hasła: „każdy swoimi siłami na swoim terenie." Wyjątek stanowiły operacje planowane na podstawie konkretnego rozeznania. Zdarzało się, że siły niemieckie jednego powiatu dokonywały przeczesywania lasów w pobliżu naszej bazy, jednak na terenie pozostałych dwóch powiatów graniczących z naszym locum panował w tym czasie zupełny spokój. Doskonałe położenie bazy zapewniało z jednej strony dogodne wyjście w głąb rozciągających się masywów leśnych, a z drugiej strony umożliwiało dojście drogami leśnymi do ważnych szlaków komunikacyjnych, jak linia kolejowa i autobusowa Berlin — Królewiec, magistrala kolejowa Śląsk — Gdynia oraz szereg innych dróg i miejscowości mogących stanowić obiekt wywiadowczych zainteresowań.

— Zrzut broni i amunicji stanowi dla operującego oddziału leśnego duże przeżycie. Czy podobna sytuacja była również w oddziale dowodzonym przez Pana, pułkowniku?

— Gdy otrzymaliśmy wiadomość o mającym nastąpić zrzucie, zapanowała ogromna radość. Wszyscy byli podnieceni. Nikt nie chciał dobrowolnie zostać w bazie. Wszyscy chcieli być na miejscu zrzutu. Kilka osób musiałem wyznaczyć dla zabezpieczenia bazy. Maszerowaliśmy dość szybko, ale możliwie cicho. Noc była bezchmurna, księżycowa. Tak pokonaliśmy odległość piętnastu kilometrów. Na miejscu byliśmy na czterdzieści minut przed zapowiedzianym zrzutem. Czas ten wykorzystaliśmy dla przeprowadzenia rozpoznania skraju lasu. Następnie zebraliśmy chrust, który miał nam posłużyć jako sygnał dodatkowy dla samolotu. Właściwym sygnałem miały być odpowiednio rozmieszczone i zapalone kieszonkowe latarki elektryczne. Wreszcie zbliżyła się godzina zrzutu. Wkrótce też usłyszeliśmy odgłos silników lotniczych. To zbliżał się nasz samolot. Zapaliliśmy latarki i ognisko. Maszyna wykonała krąg nad polaną, a my w pewnym momencie ujrzeliśmy trzy czasze spadochronów z podwieszonymi zasobnikami. Wkrótce też przejęliśmy je w całości.

— Czytałem wiadomość prasową, iż oddział którym Pan dowodził, uzyskał informacje o wyrzutniach pocisków V-1?

— Tak, to prawda. Informację tę uzyskałem od mojego ojca, pracującego w charakterze pomocnika maszynisty kolejowego. Otóż pewnego dnia powiedział on mi, że w lesie pod Wierzchucinem oraz koło

Po lewej — mapka rejonu działania oddziału ppor. Wirskiego. Poniżej — reprodukcja legitymacji spadochroniarza Samodzielnego Batalionu Specjalnego.

L.p.	Data	Nr rozkazu	Cel skoku	Wysokość w m.	Typ samolotu
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					

SZEF SZTABU
kapitan



Nazwisko Miętki
Imię Jan
Imię ojca
Zgodnie z rozkazem Batalionu Nr 145
z dnia 6 kwietnia 1944 r. ma prawo na noszenie
odznaki Spadochroniarza
Data 11. V. 1944 r.
SZEF SZTABU
kapitan
Perkowski

L.p.	Data	Nr rozkazu	Cel skoku	Wysokość w m	Typ samolotu
1.	[illegible]	90	ćwiczebny	500	[illegible]
2.	16. [illegible] 44	96	— " — z bronią	500	— " —
3.	[illegible] 44	118	ćwiczebny	1000	[illegible]
4.	[illegible] 44	128.	— " — z bronią	200	— " —
5.	6. [illegible] 44	289	bojowy	300	— " —
6.					
7.					
8.					

łeby Niemcy zainstalowali wyrzutnie pocisków V-1. Wiadomości te zostały potwierdzone przez innych naszych współpracowników.

— Czy spadochroniarze i partyzanci z grupy Pana pułkownika mieli okazję widzieć na własne oczy samoloty radzieckie, atakujące wojska hitlerowskie na skutek informacji dostarczonych przez Pana oddział?

— Któregoś dnia jeden z naszych patroli rozpoznawczych stwierdził, że w rejonie stacji kolejowych Czarna Woda — Czersk — Szałamaje na skutek zakorkowania linii kolejowych zgrupowało się dużo wojskowych transportów, w tym również transporty niemieckich czołgów. Natychmiast przekazaliśmy meldunek zawiadamiający nasz ośrodek dyspozycyjny o zaistniałej sytuacji. Ogromna radość ogarnęła partyzantów, gdy nadleciały radzieckie samoloty szturmowe i zaczęły bombardować zgrupowanie hitlerowskie, transporty wojskowe — na skutek powstałego korka. Partyzanci powchodzili na drzewa i zaczęli z radości machać czapkami w kierunku przelatujących — na niezbyt wielkiej wysokości — samolotów. Działo się to do chwili, aż ten entuzjastyczny, a zarazem nierozważny odruch ostudziła seria z karabinu maszynowego oddana w naszym kierunku przez obsługę jednego z samolotów przelatujących niedaleko nas. Załoga samolotu nie mogła przecież wiedzieć kim jesteśmy. Z drugiej strony jednak nie można się dziwić takiej żywiołowej radości partyzantów. Wielu z tych ludzi przez okres kilku lat było ściganych przez znienawidzonego okupanta, a teraz widzieli jego nieuchronną klęskę.

— Jak doszło do spotkania z oddziałami Armii Radzieckiej?

— Któryś z partyzantów, obserwujący przesiekę, dostrzegł w odległości sześciuset metrów od nas kilka sylwetek. Wkrótce z tego miejsca zaczęło systematycznie strzelać działo. Mimo obserwacji przy użyciu lornetek nie byliśmy w stanie rozpoznać obsługi tego działa. Na wszelki wypadek przygotowaliśmy białą chorągiewkę, którą nasz patrol miał pokazać radzieckim żołnierzom. Patrol początkowo posuwał się skrycie, a później machając białą chorągiewką zbliżył się jawnie do stanowiska działa. Było to działo radzieckie. Tak więc dnia dwudziestego czwartego lutego czterdziestego piątego roku przeszliśmy linię frontu. Spotkanie z żołnierzami radzieckimi było bardzo serdeczne. Nie zatrzymując się pomaszerowaliśmy w kierunku stacji kolejowej Lipowa Tucholska, gdzie znajdującemu się tam na swoim stanowisku dowodzenia radzieckiemu generałowi złożyłem uroczysty raport.

— Czy Pan wraz ze spadochroniarzami wrócił do swojego macierzystego batalionu?

— Po pożegnaniu się z partyzantami, którzy musieli poczekać jeszcze kilka dni celem załatwienia formalności związanych z ujawnieniem się, wyruszyłem z moimi spadochroniarzami do naszej jednostki macierzystej. Trasa marszu wiodła przez Tucholę, Koronowo, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek do Kutna, skąd po załatwieniu koniecznych formalności zostaliśmy skierowani do macierzystej jednostki — Samodzielnego Batalionu Specjalnego, który rozrósł się potężnie i przekształcił w wojska wewnętrzne.

— Kiedy zamierza Pan pułkownik zakończyć pisanie wspomnień, które przypuszczam ukażą się w wydaniu książkowym?

— Chciałbym złożyć książkę w wydawnictwie pod koniec bieżącego roku.

— Będziemy czekać na nią z niecierpliwością. (m)

PARTYZANCI Z POWIETRZA

Napisał płk JAN MIĘTKI

DOKOŃCZENIE

Na dowódcę grupy, mającej zadanie zlikwidować Kosankego, wyznaczyłem Meggera. Ustaliłem i dokładnie z nim omówiłem plan akcji. Był następujący: część przydzielonych mu ludzi dokona w godzinach rannych napadu na niemiecki sklep spożywczy w Gutowcu, a reszta w dogodnym miejscu między Gutowcem a Czerskiem zorganizuje zasadzkę na autostradzie biegnącej z Berlina do Królewca.

Rozbicie sklepu miało stanowić „przynętę". Dobrze znaliśmy postępowanie Kosankego i jego reakcję na widdomość o podobnych wydarzeniach. Zazwyczaj udawał się osobiście wraz ze swoimi podwładnymi na miejsce „przestępstwa", skąd organizował i kierował działaniami pościgowymi. Należało się więc spodziewać, że i tym razem, w jakiś czas po „zrobieniu" sklepu, przybędą ze strony Czerska żandarmi na czele z Kosankiem.

Grupa przewidziana do akcji w Gutowcu otrzymała polecenie nie pokazywania broni maszynowej i stworzenia pozorów, że napadu dokonał jakiś nieliczny i słabo uzbrojony oddział. W związku z tym większość uczestników tej wyprawy otrzymała dubeltówki i sztucery oraz granaty, ale paru ludzi, mających stanowić osłonę, nie biorącą bezpośredniego udziału w napadzie, wzięło na wszelki wypadek broń maszynową. Warto dodać, że w odległości około dwóch kilometrów od sklepu stały w lesie olbrzymie magazyny pocisków artyleryjskich, ochraniane przez Wehrmacht. Przeprowadzenie napadu w tym właśnie miejscu i to na dodatek w biały dzień — musiało wywołać natychmiastową reakcję Kosankego.

Impreza odbyła się w dniu 11 listopada. Zgodnie z planem — o wyznaczonej godzinie w porze popołudniowej sześcioosobowa grupa wtargnęła w Gutowcu do sklepu. Sprawnie i szybko, po sterroryzowaniu personelu, zabrali chłopcy cały zapas cukru, papierosów i czekolady, a pozostały towar zniszczyli. Wzięli również pieniądze z kasy. Ekspedientkom zapowiedziano surowo, aby aż do wieczora nie ważyły się meldować o wydarzeniu niemieckim władzom. Naturalnie — chodziło o skutek odwrotny. Następnie szybko opuścili Gutowiec, dokładnie zacierając za sobą ślady celem zmylenia pościgu. Obrawszy najkrótszą drogę w kierunku bazy, doszli do niej nie zauważeni przez nikogo i bez jakichkolwiek przygód. Przydźwigane zapasy w samą porę uzupełniły nasz nadwątlony ostatnio magazyn.

Tymczasem Megger czatował przy autostradzie. Miał przy sobie siedmiu spadochroniarzy i partyzantów — uzbrojonych w pistolety maszynowe i granaty. Należało przypuszczać, że żandarmów, którzy lada moment powinni nadjechać z Czerska, nie będzie więcej niż dwunastu (zwykle taka liczba ludzi stanowiła asystę Kosankego). Miejsce zasadzki zostało znakomicie dobrane, zapewniając całkowitą niewidzialność naszej grupy, a jednocześnie doskonałą obserwację autostrady.

W tej sytuacji, gdyby nawet nadjechało żandarmów znacznie więcej, powinna wystarczyć siła ognia grupy Meggera.

Z napięciem obserwując szosę, „Man" co chwila zerka na zegarek. Minęła już godzina od ustalonego momentu zaatakowania sklepu, a na razie nic się nie dzieje. Szerokie pasmo asfaltu puste i głuche — pies ni zając nawet nie przemknie. A może akcja w Gutowcu nie doszła do skutku? A może doszła, ale od razu wpadli? Rosły wątpliwości Meggera. Czekają przecież cierpliwie, bo za wcześnie rezygnować. Mogło być jeszcze szereg innych powodów tej przedłużającej się ciszy: napadu dokonano z opóźnieniem albo wiadomość o nim nie zastała Kosankego w Czersku... Znam myśli kołujące w głowie dowódcy, gdy nie jest w stanie właściwie ocenić sytuacji. Późniejszej relacji Meggera słuchałem z pełnym zrozumieniem.

Wyglądali żandarmów od strony Czerska, a tymczasem w pewnym momencie ukazali się oni z kierunku Chojnic. To była niespodzianka.

Jechali na rowerach.

— Gendarmerie Radfahrer Eskadron — określił fachowo „Man", szybko policzywszy sylwetki kolarzy.

Oficer jadący na czele łudząco przypominał Kosankego. Wniosek nasuwał się prosty — najprawdopodobniej komendant i jego żandarmi wykonywali w okolicy jakieś zadania i wracają teraz do Czerska, a o napadzie w Gutowcu nic jeszcze nie wiedzą. Tym lepiej. Megger skinął na chłopców. Zajęli upatrzone stanowiska.

Gdy żandarmi podjechali do miejsca zasadzki na odległość kilkunastu metrów, przywitał ich morderczy ogień z pistoletów maszynowych i sypnęły się granaty. Edzio Ernst, chłopak niecierpliwy, pruł na stojąco ze swego automatu. Chciał zaraz biec na szosę, ale wstrzymał go „Czarny":

— Leż, wariacie!

Kule dosięgły tylko kilku — reszta żandarmów przyjęła walkę, gorączkowo siejąc seriami po krzakach. Starali się jednocześnie dopaść jakiejkolwiek osłony. Po chwili na asfalcie zostały rowery i znieruchomiałe ciała zabitych — żywi, choć niektórzy ranni, zdołali dopełznąć do rowu i stamtąd zaczęli prowadzić bardziej skoordynowany ostrzał. Oficer pozostał na asfalcie.

Mógł Megger zlikwidować wszystkich, trzeba by jednak przedłużyć walkę o dobry kwadrans. A tu liczyła się już każda minuta, bo wkrótce mogła nadejść odsiecz. Zauważono bowiem, że kilka nadjeżdżających w międzyczasie samochodów przystanęło w pewnej odległości od miejsca walki, po czym śpiesznie zawróciło. Nie ulegało wątpliwości, że najbliższe garnizony zostały już zaalarmowane. Megger powziął decyzję: dosyć!

— Ci niech jeszcze pożyją... Amnestia! — huknął zagłuszając strzelaninę i dał ręką znak do odwrotu.

Wszystko trwało nie dłużej niż 10 minut. Zacierając za sobą ślady, okrężnymi drogami, po wielogodzinnym marszu — zmęczeni, ale zadowoleni — powrócili do bazy. Pochwaliłem „Mana" za rozsądną decyzję: przedłużenie walki mogło wywołać katastrofalne dla oddziału skutki.

A jednak Kosanke nie został zabity. Inny, podobny do niego oficer (zresztą nie tylko zewnętrznie), padł tego dnia z naszej ręki. Kosankego w ogóle nie było w owej grupie żandarmów.

Pomimo to akcja osiągnęła pożądany efekt. Wkrótce potem w powiecie chojnickim i tucholskim ukazały się na drogach przed wjazdem w masywy leśne ostrzegawcze napisy: „Achtung! Bandengefahr! Nicht einzeln fahren! Schusswaffen bereit halten!". Pod miastami zaczęto wystawiać posterunki kontrolne, które zatrzymywały pojedyncze pojazdy wojskowe i włączały je do przejeżdżających kolumn lub formowały z kilku pojazdów nowe kolumny.

O zasadzce dała nawet wzmiankę londyńska rozgłośnia BBC w swojej audycji dla Polaków, przypisując jednak ten sukces „nieznanemu oddziałowi AK". Audycji słuchało w bazie kilku partyzantów. Byli trochę zdziwieni, a w końcu i oburzeni. Nie pozostało mi nic innego, jak drogą radiową przesłać do dowództwa na Wielką Ziemię odpowiedni, prostujący rzecz meldunek.

O komendancie czerskiej żandarmerii niewiele już się słyszało. Dobrze wiedział, że to o niego chodziło organizatorom zasadzki. Nie wykazywał odtąd dawnej aktywności i w ogóle jakoś skapcaniał. A regionalne przysłowia wzbogaciły się o jeszcze jedno: „Miał szczęście jak Kosanke".

KONIEC

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

RAKIETA ATAKUJE RADIOLOKATOR

SAMOLOT leci na małej wysokości. Pilot w skupieniu wpatruje się w ekran radiolokatora pokładowego. Strefa działania radiolokacji przeciwnika jest już bowiem zupełnie blisko. Lada chwila powinien ukazać się sygnał. Mija jeszcze kilka sekund i oto na ekranie pojawia się ledwie dostrzegalny punkcik — sygnał naziemnego radiolokatora przeciwnika. Pilot nie spieszy się jednak ze zmianą kursu. Z widocznego na ekranie sygnału orientuje się, że jego samolot nie został jeszcze wykryty. Rzecz bowiem w tym, iż sygnał odbity od samolotu jest na razie jeszcze bardzo słaby i nie może być przyjęty przez radiolokator przeciwnika.

Określiwszy położenie radiolokatora, pilot zwiera przycisk. W tym momencie od samolotu oddziela się rakieta. Rakieta wzbija się w górę, nabiera wysokości, a następnie przechodzi do lotu nurkowego i podąża w stronę radiolokatora, kierując się jego własnymi, w gruncie rzeczy samobójczymi sygnałami. Radiolokator bowiem, niczym magnes, przyciąga do siebie rakietę. Jeszcze chwila i potężny wybuch niszczy cel — posterunek radiolokacyjny...

Tak można wyobrazić sobie schemat wykorzystania bojowego nowego środka walki z radiolokacją — rakiety przeciwradiolokacyjnej. Z tego rodzaju środków bojowych na Zachodzie najbardziej, znana jest amerykańska rakieta „Shrike". Prace związane z budową tego pocisku ukończono w 1963 r. W tym też roku dokonano próbnego odpalenia rakiety z myśliwca. Pierwsza próba zakończyła się fiaskiem. Rakieta zatoczyła w przestworzach olbrzymi łuk i zniknęła z pola widzenia. Nadajnik radiolokacyjny, stanowiący cel, pozostał nietknięty.

Czym charakteryzuje się rakieta „Shrike"? Jest to broń taktyczna klasy powietrze-ziemia. Ma ona być wprowadzona na uzbrojenie sił powietrznych i lotnictwa marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych. Pocisk ten przeznaczony jest do niszczenia radiolokatorów wojsk obrony powietrznej. Jego silnik pracuje na paliwie stałym. Naprowadzenie rakiety na cel odbywa się przy pomocy tak zwanej głowicy biernego samonaprowadzenia, kierującej się źródłem promieniowania radiolokatora-celu.

Wiadomo, że zasada pracy każdej czynnej stacji radiolokacyjnej polega na wysyłaniu silnych impulsów energii elektromagnetycznej i odbiorze ich po odbiciu się od celu. Na podstawie czasu w jakim impuls przebiega do celu i z powrotem określa się odległość, zaś położenie anteny określa kierunek celu. I oto okazuje się, że wysyłane przez radiolokator fale elektromagnetyczne mogą być wykryte i umiejscowione przez specjalne urządzenia rozpoznawcze. Ponadto na pracujący radiolokator, niczym na swego rodzaju „radiostację prowadzącą", mogą być naprowadzone różnorodne środki latające — nosiciele radiolokacyjnych urządzeń odbiorczych: samoloty, rakiety itd. I na tej właśnie zasadzie działa rakieta przeciwradiolokacyjna.

Jak zbudowany jest system samonaprowadzania takich rakiet? Zadanie jego sprowadza się do tego, aby, uwzględniając położenie rakiety w stosunku do celu, wytworzyć takie sygnały kierujące, po wykonaniu których rakieta skieruje się dokładnie w cel. Podstawowym elementem systemu samonaprowadzania rakiety jest bierna stacja radiolokacyjna, bądź koordynator radiolokacyjny. Zadaniem jego jest mierzyć kąt odchylenia osi rakiety od celu i przetwarzać je w sygnał kierujący, który spowoduje odpowiednie wychylenie steru rakiety.

Koordynator radiolokacyjny posiada cztery anteny spiralne. Gdy rakieta leci dokładnie w kierunku celu, sygnały odbierane przez zespół anten koordynatora mają jednakową wartość i na wyjściu urządzenia wzmacniającego nie pojawia się tak zwany sygnał błędu. W przypadku odchylenia się rakiety od celu w koordynatorze pojawia się napięcie korygujące (sygnał błędu). Wielkość tego napięcia jest wprost proporcjonalna do odchylenia kątowego rakiety od celu.

Napięcie sygnału błędu przekazywane jest do urządzenia przekształcającego je w sygnały kierujące, które z kolei przesyłane są do autopilota w celu spowodowania odpowiedniego wychylenia sterów rakiety. Stery wychylają się i korygują kierunek lotu rakiety tak długo, dopóki nie zniknie sygnał błędu.

Z publikacji ukazujących się w prasie zachodniej wynika, że rakietę należy odpalać z odległości 35 kilometrów od celu, a samolot-nosiciel powinien w tym czasie znajdować się na małej wysokości (do 200 metrów). Należy dodać, że samolot nie wchodzi przy tym w strefę zasięgu działania atakowanego radiolokatora. Ponieważ i nieprzyjaciel w tym momencie nie widzi rakiety, a jej urządzenie odbiorcze nie jest w stanie odebrać zbyt słabego jeszcze sygnału radiolokatora naziemnego, urządzenie programujące rakiety przewiduje wykonanie ostrego wzniesienia i nabieranie przez rakietę wysokości do momentu trafienia w zasadniczy „listek" promieni radiolokatora.

Rakieta tej klasy może działać przeciwko radiolokatorom naziemnym i umieszczonym na pokładach okrętów, pracującym w warunkach wykrywania i śledzenia celi. W tym ostatnim przypadku zadanie naprowadzenia rakiety na cel jest ułatwione, jednakże powstaje możliwość zniszczenia jej w powietrzu, jeśli, oczywiście dany system obrony powietrznej wyposażony jest w antyrakiety, bądź inne środki mogące zwalczać tak małe cele powietrzne.

Dokładność trafienia rakiety w cel uzależniona jest od warunków pracy radiolokatora i mieści się w granicach 15-100 m; promień rażenia rakiety wynosi 20 m. Wadą rakiety — zdaniem specjalistów zachodnich — jest jej wrażliwość na działanie czynnych zakłóceń. Dla zwiększenia skuteczności rażenia stosuje się odpalanie rakiet salwą.

(LH)

CIĘŻAR BOMBY JĄDROWEJ O MOCY 100 MT (megaton)

Według danych amerykańskich, bomba jądrowa o mocy wybuchu równej 100 milionom ton trójnitrotoluenu (trotylu) ma ciężar 13 ton, to znaczy może być transportowana przez ciężkie samoloty bombowe lub też przez największe z istniejących rakiet balistycznych.

ZASTOSOWANIE NIEWIELKICH RAKIET DO BADAŃ AERODYNAMICZNYCH

Coraz częściej stosowane są obecnie zamiast badań w tunelu aerodynamicznym bezpośrednie badania miniaturowych modeli w locie. Modele te wprawiane są w ruch przez niewielkie rakiety, przy czym rakieta jednostopniowa pozwala osiągnąć prędkość 5 000 km/h, a dwustopniowa — 11 000 km/h. Szczególnie dobrze nadaje się to do badań zjawisk termicznych, a przy szczytowych prędkościach mamy do czynienia z temperaturami rzędu 17 000° C. (AM)

LOTNICZA CZAPKA — NIEWIDKA

W ramach opracowywania pomocy szkoleniowych inż. Roman Zabiełło i technik Mieczysław Wilczak wykonali w CS Leszno pierwszy egzemplarz osłony do lotów na przyrządy. Jest to lekka, mocna osłona wykonana z winiduru o tak dobranym kształcie, aby pozwalała na obserwację przyrządów w kabinie bez możliwości jednoczesnej obserwacji naturalnego horyzontu.

Zastosowanie czapki-osłony do szkolenia i treningu w lotach na przyrządy ułatwia organizację lotów, a czasem nawet zwiększa ich bezpieczeństwo. Zalety osłony w porównaniu do obecnie używanego „kołpaka" są następujące:

— zakładanie „kołpaka" na samolocie lub szybowcu jest często kłopotliwe i czasochłonne; kołpak nie zawsze jest na starcie itp;
— w samolotach z miejscami obok siebie jak Jak-12, Aero, AN-2 itp. każdy nawet najlepszy kołpak ogranicza pole widzenia pilota i bezpieczeństwo, co może być groźne zwłaszcza w rejonach lotnisk;
— stwarza łatwość wykorzystania przelotów samolotowych do treningu w lotach na przyrządy. Gdy leci dwóch pilotów, mogą prowadzić na zmianę, łatwo przejść do lotów z widzialnością itp;
— możliwe jest użycie osłony do lotów treningowych na „Bocianie", jeśli jest on wyposażony w przyrządy w drugiej kabinie; łatwość przejścia do lotów chmurnych.

Trzeba jednak zaznaczyć, że w niektórych samolotach, gdzie busola znajduje się wysoko nad tablicą przyrządów (np. Jak-18), konieczne jest wstawianie dodatkowo kawałka sklejki między pierwszą, a drugą kabinę.

Ponieważ zalety i dogodności organizacyjne wynikające z użycia osłony są niewątpliwe, Centrum Szybowcowe nawiązało kontakt ze Spółdzielnią Inwalidów „Start" w Lesznie, która uruchomi produkcję tych osłon w cenie około 100 zł za sztukę. Aerokluby i instytucje zainteresowane w otrzymaniu osłon proszone są o kierowanie pisemnych zamówień z podaniem ilości pod adresem Centrum do 30 sierpnia br. (RZ)

Przykład zastosowania osłony indywidualnej do treningów w lotach na przyrządach.



LOGOGRYF LOTNICZY

Do poziomych rzędów danej figury wpisać 14 wyrazów pięcioliterowych o podanych znaczeniach. Litery w oznaczonych kratkach, czytane rzędami poziomymi, dadzą ROZWIĄZANIE — ODEZWĘ DO POLSKICH SZYBOWNIKÓW.

1				B	
2					
3		E		E	
4					O
5			T		
6				Ó	R
7					
8				Ń	
9			i	E	
10					
11					
12					O
13	Z				
14					

E. ZYTKA

Znaczenie wyrazów

1 — przesuwają się po nim ohmury, 2 — krąg nadlotniskowy lub część walki bokserskiej, 3 — państwo nad Morzem Czerwonym; 4 — mały Ryszard; 5 — figura akrobacji podstawowej; 6 — inaczej: siła nośna; 7 — np. Wisła; 8 — część doby; 9 — inaczej gwóźdź; 10 — bryła geometryczna; 11 — przednia część skrzydła kryta sklejką lub blachą; 12 — umożliwia pilotowi kontakt z ziemią; 13 — część karabinu; 14 — podwozie do lądowania samolotu na śniegu.

Opracował: **E. Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 16 sierpnia br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Logogryf lotniczy".

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ Z NR-U 25 SP, Z DNIA 21 CZERWCA 1964 R.

Poziomo: 5 — goleń, 6 — ślizg, 9 — Avion, 11 — Gawron, 12 — Czapla, 15 — Mars, 17 — Bleriot, 18 — pont, 19 — deszcz, 20 — cyklon, 24 — Orly, 25 — Skalski, 26 — Ader, 29 — spadak, 30 — Farman, 31 — rękaw, 33 — żebro, 34 — motor.

Pionowo: 1 — Condor, 2 — Pela, 3 — Zlin, 4 — czasza, 7 — Wigura, 8 — Bajan, 10 — alarm, 13 — wleczka, 14 — łożysko, 16 — stery, 18 — płoza, 21 — krupa, 22 — ulotki, 23 — medal, 27 — Hawker, 28 — zapłon, 31 — rura, 32 — wlot.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Stanisław Zając — Radom, ul. Wjazdowa 38, woj. kieleckie; Henryk Kierzek — Nowa Wieś, pta Trąbczyn, pow. Słupca, woj. poznańskie; Kazimierz Hałaczkiewicz — Brzeźnica St. n/Wartą, pow. Pajęczno, woj. łódzkie.**

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ Z N-RU 26 „SP", Z DNIA 28 CZERWCA 1964 ROKU

Poziomo: 1 — klasa, 4 — impas, 6 — TABSO, 8 — prawo, 11 — pętla, 13 — Glass, 15 — Tuszyno, 16 — gondola, 17 — Rea, 19 — oryl, 20 — Ohio, 23 — Misztal, 25 — promień, 27 — laik, 28 — lina, 30 — „ANT", 33 — Piccard, 34 — usterka, 35 — lotka, 36 — „Atlas", 39 — Titow, 40 — motor.

Pionowo: 1 — KCSP, 2 — Azja, 3 — alto, 5 — motoszybowiec, 7 — spadochroniarstwo, 9 — rotor, 10 — „Wilga", 11 — patrol, 12 — azyl, 13 — gong, 14 — stator, 18 — egzamin, 20 — pióro, 21 — MALEV, 24 — klapa, 26 — Kanada, 29 — Ra, 30 — adept, 31 — Tuzla, 32 — stal, 36 — atom, 37 — lont, 38 — ster.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Marek Kuryłowicz — Kraków, ul. Rękawka 10 m. 14; Krzysztof Niewiadomski — Gliwice, ul. Wieczorka 14/16 m. 4, woj. katowickie; G. Jentzsch — Dresden aA 27, Muenchner Str. 58, DDR.**

NOWE KSIĄŻKI WKiŁ

Kazimierz Dąbrowski
Przegląd samolotów spotrowych i ich osiągnięć
Wyd. I, format B5, str. 224, rys. 118, zł 17

W popularny sposób książka przedstawia zagadnienia sportu lotniczego w Polsce i na świecie. Przede wszystkim zapoznaje czytelnika z budową i osiągami przeciętnego samolotu sportowego, z różnymi formami sportu samolotowego, z jego organizacją, wreszcie z osiągnięciami w skali krajowej i międzynarodowej. Autor książki szczególnie dokładnie omawia udział polskich konstruktorów i pilotów w tej dziedzinie sportu, m.in. udział Polaków w międzynarodowych zawodach „Challenge", przeloty przez morza, oceany i kontynenty.

Książka jest przeznaczona dla młodzieży szkolnej, jak również dla wszystkich amatorów sportu samolotowego.

PONADTO PRZYPOMINAMY, ŻE NA PÓŁKACH KSIĘGARSKICH ZNAJDUJĄ SIĘ JESZCZE NASTĘPUJĄCE KSIĄŻKI O LOTNICTWIE:

A. Glass K. Chmielewski — Jak zostać lotnikiem	zł 17.—
A. Glass — Rozpoznawanie samolotów, szybowców i śmigłowców	zł 12.—
B. Kalestyński — Lotnictwo na co dzień	zł 10.—
T. Malinowski — Spadochrony	zł 35.—
M. i W. Schier — Wakacje z latawcem	zł 10.—
J. Zieleziński — Vademecum mechanika szybowcowego	zł 20.—
J. Zieleziński — Obsługa techniczna samolotów sportowych	zł 28.—

Wszystkie w.w. tytuły książek można nabyć w księgarniach „Domu Książki".

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOSCI

KSIĄŻKI NADESŁANE

W. Denisow, R. Łopatin — **PILOT I SAMOLOT.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Wydanie I, str. 228, cena 22 zł, nakład 1 500 egz.

T. Burakowski, A. Sala — **POCISKI PRZECIWLOTNICZE I PRZECIWPOCISKI.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Seria „Sowy". Wydanie I, str. 204, cena 10 zł, nakład 4 212 egz.

Arnold Kawęcki — **O WALCE W ETERZE BEZ TAJEMNIC.** Wydawnictwo MON — Warszawa 1964. Seria „Sowy". Wydanie I str. 152, cena 8 zł, nakład 4 000 egz.

WPŁYW PRZYSPIESZEŃ NA ORGANIZM PILOTA

LEKARZ LOTNICZY RADZI

Przyspieszenia odczuwa pilot w każdym locie. Występowanie ich uwarunkowane jest zmianą kierunku bądź szybkości lotu. Zjawisko to związane jest z przyciąganiem ziemskim. Jak wiadomo wszystkie ciała, które znajdują się w strefie przyciągania ziemi podlegają zjawisku przyspieszenia. Wielkość przyspieszenia wyrażana jest na ogół w jednostkach „g". Za 1 g. przyjęto przyspieszenie ziemskie, grawitacyjne, które wynosi 9,81 m/sek². Używając jednostki „g" możemy wyrazić wielkość działania przyspieszeń na pilota w postaci jej wielokrotności. Na przykład, jeżeli na pilota w określonym momencie działa siła 3 g., to ciało jego podlega przyspieszeniu trzy razy większemu od ziemskiego.

W przypadku działania na pilota przyspieszenia odczuwa on je jako przyrost wagi ciała.

Efekt działania przyspieszenia na pilota zależy od wielu czynników: wielkości, czasu działania oraz kierunku w jakim przyspieszenie jest skierowane w stosunku do osi podłużnej ciała.

W locie samolotem najczęściej spotykamy się z przyspieszeniami działającymi wzdłuż długiej osi ciała. W zależności od kierunku działania przyspieszenia rozróżniamy: przyspieszenie dodatnie — działające w kierunku od głowy ku nogom oraz ujemne — działające w kierunku od nóg ku głowie. Pierwsze występują w czasie wykonywania takich figur pilotażu jak pętla, wyprowadzenie z nurkowania, itp., ujemne zaś w wymienionych figurach wykonywanych w locie odwróconym. Przyspieszenia dodatnie występują najczęściej, a ich wpływ na organizm pokrótce omówimy.

Pod wpływem działania przyspieszenia dodatniego dochodzi do szeregu zaburzeń w czynnościach ustroju, głównie w pracy serca i ukrwienia poszczególnych części ciała. Przeanalizujmy pokrótce zmiany występujące w ustroju pilota, który podlega działaniu przyspieszeń podczas wyprowadzania z lotu nurkowego pod kątem 70 stopni.

W momencie wyprowadzenia z nurkowania oddziaływuje na pilota przyspieszenie 5—7 g w czasie 3—5 sekund. Pierwszym odczuciem jego działania będzie gwałtownie narastające wtłaczanie ciała pilota do podstawy fotela. Waga ciała wzrasta, kończyny stają się bardzo ciężkie, ruchy dowolne prawie niemożliwe, a w przypadku dalszego narastania przyspieszenie dochodzi do całkowitego unieruchomienia kończyn i kręgosłupa. Również narządy wewnętrzne podlegają działaniu przyspieszenia i ulegają pewnemu przemieszczeniu w kierunku jego działania. W tym okresie obserwujemy silne oddziaływanie przyspieszenia na krew zawartą w naczyniach krwionośnych. Ciecz jaką jest krew zaczyna gromadzić się na obwodzie działania siły, tzn. w dolnych partiach ciała, a tym samym zaburzeniu w odżywianiu tego obszaru. Serce będące organem nieprzystosowanym do pracy w tych warunkach — nie posiada dostatecznej siły, żeby przezwyciężyć działanie tak wielkiego przyspieszenia i nie może przepompować dostatecznej ilości krwi niezbędnej dla odżywienia i zaopatrzenia w tlen górnej części ciała. Dochodzi do niedotlenienia obszaru głowowego, a więc i mózgu. Wrażliwość tkanki mózgowej na niedotlenienie jest bardzo duża i dlatego dochodzi do zaburzeń jej czynności, które przy przekroczeniu granic tolerancji na przyspieszenia mogą okazać się niebezpieczne i spowodować utratę przytomności. Najbardziej wrażliwą na niedotlenienie wywołane działaniem przyspieszenia jest siatkówka oka. Dlatego pierwszymi objawami niedotlenienia będą zaburzenia wzrokowe.

HENRYK KLIMEK
EUGENIUSZ SOKOŁOWSKI

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Węgry. Wydano tu serię „osiągnięcia badań kosmicznych". Seria ta składa się z ośmiu znaczków z reprodukcjami satelitów ziemskich i rakiet kosmicznych, które są zaznaczone srebrnym kolorem na ciemnym tle nieba. Znaczek o wartości nominalnej 30 f. przedstawia rakietę lecącą na Księżyc, 40 f. — rakietę lecącą na Wenus, 60 f. — statek kosmiczny „Wostok" (reprodukujemy), znaczek 1 Ft — statek kosmiczny USA, 1,70 Ft — radziecki lot zespołowy, 2 Ft — Telstar I i II, 2,70 Ft — rakietę lecącą na Marsa i 3 Ft — badania przestrzeni kosmicznej. Znaczki wykonano techniką wielobrawnego offsetu w nakładach: 470 tys. serii ząbkowanych i 15 tys. serii nieząbkowanych.

»

Kanada. W marcu br. wydano znaczek lotniczy o wartości nominalnej 7 c, przedstawiający reprodukcję odrzutowca startującego z kanadyjskiego portu lotniczego. Wykonano go w kolorze niebieskim.

Bogusław Kurowski

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-41

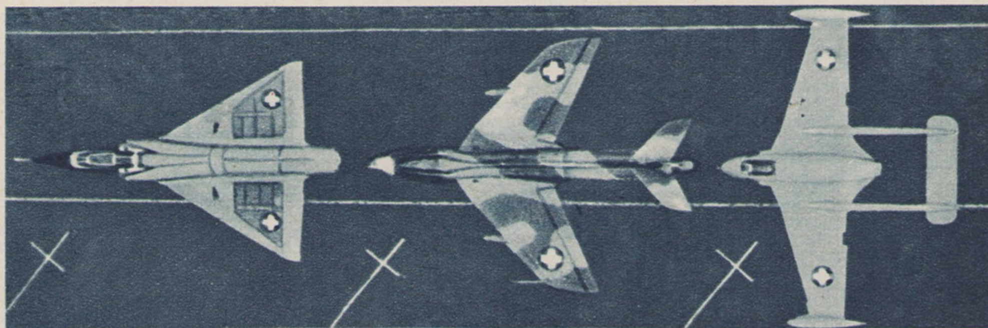
„SKRZYDLATA POLSKA"
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redak-
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia
cji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI.
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.
miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5441 Z-5

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

POSTĘP

Rozwój szwajcarskiego lotnictwa wojskowego ilustruje to oto efektowne zdjęcie. U dołu: De Havilland „Venom", Hawker „Hunter" i Dassault „Mirage".



ROLNICZY „BRIGADYR"



W Niemieckiej Republice Demokratycznej w szerokim zakresie wykorzystywane są samoloty do nawożenia z powietrza pól i niszczenia szkodników roślin. Na zdjęciu: Rolniczy „Brigadyr" w akcji nawożenia.

KSIĄŻĘ PILOTEM



Mąż królowej angielskiej Elżbiety, książę Edynburga Filip, jest z zamiłowania pilotem sportowym. Lata również, gdy tylko ma okazję, na śmigłowcach i samolotach pasażerskich. Na zdjęciu: Książę Filip pilotuje w czasie lotu treningowego samolot odrzutowy DH „Trident". *Foto: „BEA Magazine"*

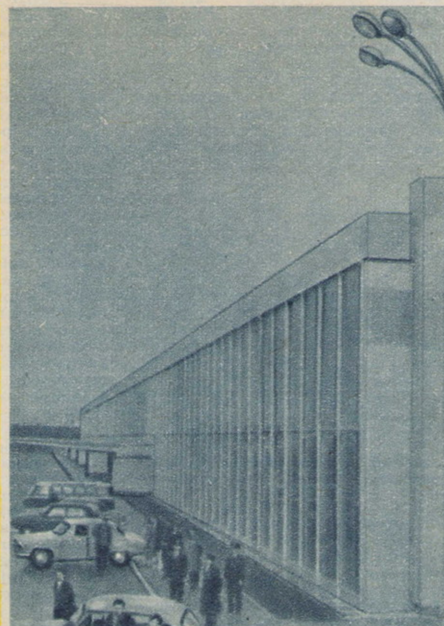
MAGDA

Na imię ma Magda. Wysoka brunetka o pięknych niebieskich oczach. Jest stewardessą węgierskich linii lotniczych MALEV. Wśród swych koleżanek wyróżnia się urodą, a pasażerowie darzą ją uznaniem i sympatią za sposób w jaki wypełnia swe obowiązki „powietrznej gosposi". *Foto: „Repüles"*



DWORZEC SZEREMIETIEWO

Najnowocześniejszym portem lotniczym ZSRR jest Szeremietiewo pod Moskwą. Na zdjęciu wyżej widać międzynarodowy dworzec w nowym porcie, zbudowany z aluminium i szkła. Projektantem dworca jest inż. arch. M. Czesakow. *Foto: „Graždanskaja Awiacja"*



TU SIĘ TEŻ POZUJE



Samoloty są wdzięcznym tłem dla pozujących modelek. Oto jedna z nich, reklamująca wyroby dużego hamburskiego domu odzieżowego, na kole samolotu Do-27. *Foto: „Dornier-Post"*

Z ZAGRANICY

Komunikacja i transport

★ **Bułgarka** Maria Atanasowa jest pierwszą Europejką uprawnioną do pilotowania największych samolotów pasażerskich. Ma ona 34 lata, pracuje w lotnictwie 15 lat i przelatała dotychczas 2,5 miliona km. Obecnie jest pierwszym pilotem Ił-18. Jest niezamężna. Twierdzi, że nigdy nie miała żadnych kłopotów ze swymi podwładnymi mężczyznami.

★

★ **Chińskie** linie lotnicze zakupiły w ZSRR pięć turboodrzutowych samolotów Ił-18 za sumę 10 500 000 rubli. Nowe samoloty zostaną prawdopodobnie skierowane do obsługi ruchu na liniach Pekin — Paryż i Pekin — Hawana. Jednocześnie z samolotami — Chińczycy zakupili w ZSRR 30 silników lotniczych za sumę 3 500 000 rubli.

Militaria

★ **Na posiedzeniu** Komitetu Rozbrojeniowego 18 państw (16. VII. 1964 r.), poświęconym omawianiu radzieckiej propozycji likwidacji lotnictwa bombowego, przedstawiciel ZSRR, Carapkin, obszernie omówił radziecką propozycję. W przypadku, gdy państwa zachodnie zgodzą się na przyjęcie zasady likwidacji lotnictwa bombowego w określonym terminie, rząd ZSRR gotów jest zachować elastyczne stanowisko co do kolejności, ilości i typów likwidowanych samolotów. Delegat USA, Timberlake, ponownie przedstawił propozycje w sprawie likwidacji jedynie dwóch typów samolotów bombowych: B-47 (USA) i Tu-16 (ZSRR).

★

★ **Partyzanci** południowowietnamscy zestrzelili śmigłowiec wojskowy, w którym znajdowało się 7 amerykańskich żołnierzy. Żołnierze ci zostali ranni.

★

★ **Z nieznanej** przyczyny w dniu 22 lipca br. runął na ziemię koło Suestedt odrzutowy myśliwiec bombardujący zachodnio-niemieckiej Bundeswehry, Fiat G-91. Spod szczątków samolotu wydobyto zwłoki pilota. W ten sposób od początku lipca br. uległo katastrofie w NRF jedenaście zachodnioniemieckich samolotów wojskowych.

Różne

★ **Pod Belgradem** rozbił się śmigłowiec używany przez ekipę geologów. Maszyna zawadziła o linię wysokiego napięcia i stanęła w płomieniach, po czym runęła na ziemię. Trzy osoby poniosły śmierć.

★

★ **W ośrodku** treningowym amerykańskich kosmonautów w Houston (Teksas) ogłoszono, że kosmonauta Scott Carpenter uległ wypadkowi drogowemu, w wyniku którego doznał złamania lewego przedramienia. W związku z tym nie będzie on mógł uczestniczyć w przyszłych doświadczeniach, jakie mają być przeprowadzone na Bermudach przy użyciu komór podwodnych.